CENA 5 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

43 28.10.1979 (1477)



z lotu po kraju

OBCHODY DNIA LUDOWEGO WOJSKA POLSKIEGO

W całym kraju uroczyście obchodzono Święto Ludowego Wojska Polskiego. 11 października, w przededniu 36 rocznicy bitwy pod Lenino, I sekretarz KC PZPR **Edward Gierek** wręczył w Belwederze akty nominacyjne generałów różnych stopni 21 generałom i oficerom Wojska Polskiego i Milicji Obywatelskiej.

Szczególnie wyróżniających się w służbie i działalności społecznej żołnierzy zawodowych udekorowano wysokimi odznaczeniami państwowymi. Między innymi, Order Sztandaru Pracy I klasy otrzymał dowódca Wojsk OPK, gen. dyw. **Longin Łozowicki**. Wyróżniono również wpisem do „Honorowej Księgi Czynów Żołnierskich". Za wybitną, wzorową służbę i pracę w Siłach Zbrojnych PRL do Księgi wpisani zostali m.in.: płk dypl. **Zbigniew Badocha** z Wojsk OPK, płk dypl. pil. **Jerzy Budzisz** – komendant Centralnego Ośrodka Szkolenia Specjalistów Technicznych Wojsk Lotniczych, płk dypl. **Janusz Potkański** z Wojsk OPK.

Z okazji Dnia Wojska Polskiego minister Obrony Narodowej przyznał doroczne nagrody. Między innymi, w dziedzinie sztuki operacyjnej nagrodę II stopnia otrzymał zespół w składzie: gen. bryg. pil. dr **Józef Sobieraj**, płk pil. doc. dr **Bolesław Halerz**, ppłk nawig. dr **Tadeusz Trzebiatowski**, mjr pil. dr **Henryk Hałka** – za kompleksowe rozwiązanie problemu pokonywania przez lotnictwo obrony przeciwlotniczej; w dziedzinie historii wojen i wojskowości wyróżnienie otrzymał płk dr **Jan Celek** – za monografię poświęconą Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej im. Jana Krasickiego; w dziedzinie teatru i filmu wyróżnienie przyznano zespołowi w składzie: **Sergiusz Sprudin**, **Stanisław Manturzewski** – za film dokumentalny pt. „Żwirko i Wigura"; w dziedzinie prasy, radia i telewizji nagrodę II stopnia przyznano zespołowi w składzie: red. **Henryk Konieczny**, red. **Krzysztof Jaślar**, red. **Mirosław Kwieciński**, red. **Marek Nowakowski**, red. **Zdzisław Witt** – za redagowanie programu: Telewizja Młodych Kosmonautów „Orbita".

35 LAT DZIAŁALNOŚCI LIGI OBRONY KRAJU

W Garwolinie odbyło się 5 października br. plenarne posiedzenie Zarządu Głównego Ligi Obrony Kraju poświęcone 35-leciu LOK. W obradach plenum wziął udział członek Biura Politycznego KC PZPR, minister Obrony Narodowej, gen. armii **Wojciech Jaruzelski**.

Obradom przewodniczył prezes ZG LOK, gen. dyw. **Wacław Jagas**. W swoim wystąpieniu nakreślił chlubną drogę organizacji społecznej, odznaczonej Orderem Sztandaru Pracy I klasy, która w 35-leciu swego istnienia rozrosła się dzisiaj do ponad dwumilionowej Ligi Obrony Kraju.

Zasłużeni działacze LOK otrzymali odznaczenia państwowe oraz nowo ustanowione złote medale „Za Zasługi dla Ligi Obrony Kraju". Podjęto uchwałę w sprawie ustanowienia „Honorowej Księgi Zasłużonych dla LOK".

W obradach wziął udział prezes Aeroklubu PRL, gen. bryg. pil. dr **Józef Sobieraj**.

DZIEŃ LWP W AEROKLUBIE PRL

Z okazji Dnia Ludowego Wojska Polskiego, odbyło się w Aeroklubie PRL 11 października uroczyste spotkanie działaczy lotnictwa sportowego i pracowników Biura ZG APRL. Prezes Aeroklubu PRL, gen. bryg. pil. dr **Józef Sobieraj** udekorował grono działaczy, za wybitne zasługi w pracy zawodowej i działalności społecznej, odznaczeniami państwowymi nadanymi przez Radę Państwa i medalami przyznanymi przez ministra Obrony Narodowej.

Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski otrzymał ppłk **Roman Zieliński**; Złote Krzyże Zasługi – **Wiktor Czerniawski, Edward Kurowski** i **Jan Świerz**; Srebrne – **Stefania Dobak, Bolesław Gargała, Andrzej Liwotow, Andrzej Respond, Józef Stopkowicz**; Brązowe – **Mieczysław Balon, Zenon Brongiel, Marek Czerwiński, Danuta Mazur, Jan Nagengast, Jan Robaczewski, Andrzej Strzyżewski**.

Złotym Medalem „Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny" odznaczono mjr. **Piotra Ćwieka**. Srebrne Medale „Za Zasługi dla Obronności Kraju" otrzymali: **Tadeusz Dryl, Michał Goszczyński, Janusz Krzywonos, Paweł Włodarczyk** i **Matylda Zaleska**; Brązowe otrzymali: **Jan Amborski, Helena Buczkowska, Józef Czerwiński, Krystyna Dębicka, Teresa Drzal, Irena Filipkowska, Zbigniew Hetner, Jerzy Hoffman, Tadeusz Jaroszczyk, Wiesław Jeżewski, Halina Krawczyk, Maria Kocyan, Alina Mędera, Maria Oleksicka, Hanna Stawińska, Andrzej Stanisławski, Mieczysław Świderski, Jerzy Szmit, Tadeusz Szczęśniak, Andrzej Trzoch, Andrzej Wacławski, Ryszard Witkowski**.

Odznaczonym serdecznie gratulujemy.

MIROSŁAW HERMASZEWSKI W GRUDZIĄDZU

Z okazji Dni Astronautyki w Grudziądzu przebywał w tym mieście w połowie października pierwszy polski kosmonauta – ppłk dypl. pil. **Mirosław Hermaszewski**. Mieszkańcy zgotowali gościowi serdeczne przyjęcie. W Aeroklubie Grudziądzkim w Lisich Kątach kosmonauta 18 lat temu, 15 października, zdawał egzamin lotniczy, był to pierwszy stopień do osiągnięcia później orbity okołoziemskiej.

Grudziądz od ponad 10 lat znany jest z inicjatyw popularyzujących astronomię i astronautykę. Tutaj społecznym wysiłkiem powstało planetarium i obserwatorium astronautyczne, z którego stale korzystają dziewczęta i chłopcy pasjonujący się wiedzą o wszechświecie i lotach kosmicznych. W Grudziądzu zainaugurowano Dni Astronautyki, które stały się imprezą ogólnokrajową, tutaj zwołuje się sejmiki generalne towarzystw astronautycznego i astronomicznego.

SPOTKANIE ZBOWIDOWCÓW W KLUBIE WOPK

W klubie oficerskim Dowództwa Wojsk OPK, zarząd Koła ZBoWiD Warszawa-Ochota Południe urządził 11 października uroczyste spotkanie z okazji 36 rocznicy ludowego Wojska Polskiego. Referat okolicznościowy wygłosił prezes Koła płk dr **Henryk Klimek**, zaś pozdrowienia od dowódcy Wojsk OPK dla zebranych kombatantów i licznie przybyłej młodzieży przekazał w swym wystąpieniu płk **Tadeusz Ślęzak**. Wręczono 10 dyplomów honorowych za wybitny wkład pracy społecznej w dziedzinie pogłębiania i utrwalania więzi z kombatantami – członkami ZBoWiD. W części artystycznej wystąpił z barwnym, bogatym widowiskiem zespół estradowy Wojsk OPK „Radar".

W NASTĘPNYM NUMERZE:

NASZA OKŁADKA:

Lądowanie skoczka na spadochronie szybującym na lotnisku Aeroklubu Poznańskiego w Kobylnicy, gdzie odbyły się Międzynarodowe Zawody Spadochronowe Państw Socjalistycznych. O zawodach piszemy na str. 6–7.

Zdjęcie: BERNARD KOSZEWSKI



ADAM KUROWSKI

Dnia 9 października 1979 r. zmarł, w wieku 82 lat, płk dypl. obs. w stanie spoczynku – ADAM KUROWSKI.

Pułkownik Adam Kurowski służył w polskim lotnictwie wojskowym 17 lat. Po ukończeniu w 1923 r. Szkoły Obserwatorów i Strzelców Lotniczych, był oficerem w 2 Pułku Lotniczym w Krakowie, dowódcą eskadry w tymże pułku, słuchaczem, a następnie wykładowcą Wyższej Szkoły Wojennej i Wyższej Szkoły Lotniczej, oficerem sztabowym. W Wojnie Obronnej Polski 1939 brał udział jako szef sztabu w dowództwie lotnictwa Armii „Poznań", uczestniczył w Bitwie nad Bzurą. Podczas ostatniego w 1939 r. lotu pułkownika z sierżantem pilotem Siemińskim, samolot R-XIII zostaje przez Niemców w rejonie Brześcia ostrzelany – Adam Kurowski dostaje dwa pociski w nogę i rękę „jest ciężko ranny.

W czasie okupacji hitlerowskiej pułkownik Adam Kurowski działał w konspiracji, był zastępcą szefa Wydziału Lotniczego Armii Krajowej, brał udział w Powstaniu Warszawskim.

Po wojnie pułkownik Kurowski zostaje przeniesiony w stan spoczynku, podejmuje publicystyczną działalność historyczno-lotniczą. Dał się poznać szczególnie jako autor publikacji o działaniach lotnictwa w Wojnie Obronnej Polski 1939. Spod Jego pióra wyszła wyczerpująca monografia „Lotnictwo polskie w 1939 roku". Do tego tematu także w książce dla młodzieży „Bijcie się z nami Messerschmitty". O swej 17-letniej służbie w lotnictwie opowiada w innej publikacji – „Kraksy i wzloty". Publikował też liczne prace w prasie wojskowej i lotniczej, m.in. również w „Skrzydlatej Polsce". Inicjator i jeden z głównych autorów wielkiej pracy „Z historii polskiego lotnictwa wojskowego 1918–1939", która ukazała się w ubiegłym roku. W ostatnim okresie swego życia, mimo ciężkiej choroby, pułkownik Adam Kurowski znajduje jeszcze siły, by wystąpić w telewizyjnym filmie „Polskie Skrzydła".

Pułkownik Adam Kurowski był działaczem ZBoWiD i Klubu Seniorów Lotnictwa Aeroklubu PRL. Posiadał wiele odznaczeń, a wśród nich Krzyż Srebrny Orderu Virtuti Militari.

W tym roku pułkownik Adam Kurowski otrzymał od naszej redakcji honorowe wyróżnienie Błękitne Skrzydła – za całokształt wybitnej działalności pisarskiej i publicystycznej z historii polskiego lotnictwa wojskowego. Był po raz ostatni wśród nas na spotkaniu z laureatami Błękitnych Skrzydeł 3 kwietnia br. w Domu Dziennikarza w Warszawie.

Odszedł na zawsze, zasłużony oficer, działacz lotnictwa polskiego, wybitny autor prac historyczno-lotniczych. Żegnamy Go z głębokim żalem.

CZEŚĆ JEGO PAMIĘCI

na horyzoncie

PIERWSZE SAMOLOTOWE

Czytelnicy, jak zawsze, nie zawodzą nas. Bo, oto w odpowiedzi na nasz apel w sprawie ustalenia wyników pierwszych po wojnie ogólnopolskich zawodów samolotowych w Bielsku (SP nr 37), otrzymaliśmy od szefa wyszkolenia Aeroklubu Ziemi Piotrkowskiej, Stanisława Marlińskiego, jedną stronę gazety „Dziennik Łódzki" (Nr 249 z 1946 r.), na której w dziale sportowym zamieszczona została obszerna informacja o „Zwycięstwie Aeroklubu Łódzkiego w pierwszej powojennej imprezie lotniczej w Polsce". Dziękujemy serdecznie.

Z rzeczowej informacji, którą przytaczamy w skrócie dla celów kronikarskich, wynika, że I Ogólnopolskie Zawody Lotnicze, uznane jako pierwsze po wojnie, a VIII z kolei Krajowe Zawody Lotnicze, przeprowadzone zostały w dniach 25—27 sierpnia na lotnisku Aleksandrowice koło Bielska. Ich gospodarzem był miejscowy Aeroklub Bielsko-Bialski. Startowały 24 dwuosobowe załogi (pilot i nawigator) na samolotach Po-2, na 36 zgłoszonych do zawodów samolotów. Reprezentowały one, jak pisze „Dziennik Łódzki", 12 aeroklubów regionalnych, przy czym cztery załogi wystawił Aeroklub Gdański, po trzy — aerokluby z Bydgoszczy, Bielska i Łodzi, po dwie — z Poznania i Torunia oraz po jednej z Inowrocławia, Krosna, Ostrowa Wlkp. i Szczecina. Gazeta nie wspomina o załodze Aeroklubu Warszawskiego oraz pisze, że załogi krakowska i lubelska startowały w zawodach poza konkursem. Dlaczego, nie wiadomo.

Jakie rozegrano konkurencje? Pierwszą — był zlot na punktualność do Bielska. Drugą — próba na orientację. „Polegała ona — jak informuje „Dziennik" — na wyszukiwaniu znajdującego się w terenie szybowca, zrobienia szkicu z jego położenia, następnie wyszukania w terenie jeżdżącego samochodu z wozem transportowym, któremu należało zrzucić meldunek o położeniu szybowca, a następnie wrócić na lotnisko i zrzucić meldunek o wykonaniu zadania w miejscu o wyznaczonych wymiarach, po czym dokonać wylądowania w prostokącie o szerokości 30 m, przy czym długość lądowania wpływała na punktację (im lądowanie krótsze, tym więcej punktów dodatnich). Zdanie nieco przydługie ale wiadomo o co chodzi. W każdym razie, jak na pierwsze powojenne zawody samolotowe — konkurencje były ciekawe.

No i wyniki owych zawodów. Pierwsze miejsce zajęła załoga Aeroklubu Łódzkiego: pil. Romuald Żerkowski i nawig. Władysław Rybicki — 291 pkt. Na drugim miejscu uplasowała się załoga Aeroklubu Warszawskiego: Włodzimierz Gedymin i Romuald Flach — 268 pkt. Trzecia była załoga gospodarzy zawodów — Władysław Janica i Franciszek Kępka (senior) — 265 pkt. Czwarte i piąte miejsce zajęły załogi Aeroklubu Łódzkiego — Antoni Szymański i Jerzy Woliński — 220 pkt. oraz Henryk Kozłowski i Andrzej Trzciński — 203 pkt. W punktacji zespołowej najlepszy okazał się Aeroklub Łódzki, który zdobył puchar przechodni — nagrodę miasta Bielska. Dalszych wyników gazeta nie podała. Gdyby ktoś miał jeszcze jakieś informacje uzupełniające o zawodach — prosimy do nas napisać.

Wszystko to już historia, sprzed 33 lat. Dodajmy jeszcze, że zwycięzca tych pierwszych po wojnie zawodów samolotowych, pilot Romuald Żerkowski, brał niedawno udział w obchodach jubileuszowych 50-lecia Aeroklubu Łódzkiego.

Ikarus

Święto łódzkich LOTNIKÓW

W samo południe pięknej, cumulusowej niedzieli 30 września 1979 r. Teatr Wielki w Łodzi zapełnił się po brzegi lotnikami i ich rodzinami oraz sympatykami lotnictwa. Okazja była szczególna, jedyna na 50 lat, mianowicie złote gody Aeroklubu Łódzkiego — Ośrodka Szkolenia Lotniczego im. kpt. pil. Franciszka Żwirki. W sali reprezentacyjnego teatru Łodzi zasiedli wychowankowie i członkowie Aeroklubu Łódzkiego, seniorzy lotnictwa i lotnicza młodzież, doświadczeni i opromienieni sławą lotnicy i ci, którzy dopiero marzą o podniebnych sukcesach. Na uroczyste, walne zgromadzenie aeroklubu — jubilata przybyli też przedstawiciele władz centralnych i miejscowych.



Przyćmione światła, gwar sali, gustowna, lotnicza dekoracja sceny z wielkim napisem 50 LAT AEROKLUBU ŁÓDZKIEGO. Na scenę wchodzi poczet sztandarowy AŁ. Hymn narodowy rozpoczyna uroczystość. Prezes Aeroklubu Łódzkiego, Lech Krowiranda, wita gości i łódzką rodzinę lotniczą. Przypomina bogatą w sukcesy historię Aeroklubu Łódzkiego. Podkreśla nieocenioną pomoc władz miasta i województwa, organizacji i zakładów pracy dla łódzkich lotników. Symbolem tej troski jest fakt, iż jubileuszowe uroczystości odbywają się pod protektoratem I sekretarza Komitetu Łódzkiego PZPR, Bolesława Koperskiego. Prezes AŁ przypomina też słowa patrona łódzkich lotników, sławnego pilota Franciszka Żwirki skierowane do młodzieży: „Wy, młodzi przyjaciele, którzy dziś pracujecie w szkołach i modelarniach, jutro przejmiecie od nas stery — zbudujecie jutro lotniczej Polski". W Aeroklubie Łódzkim już kilka kolejnych pokoleń przejęło stery. Wszystkie trzymały je mocno. Sukcesy ojców pomnaża dziś lotnicza młodzież Łodzi. Ma ku temu warunki — Aeroklub Łódzki należy bowiem do największych i najlepszych aeroklubów w Polsce.

Uroczystość jubileuszowa przypomina mi zawsze święto plonów. To czas uznania dla tych, którzy swą ofiarną pracą dobrze zasłużyli się sprawie. Aeroklub Łódzki dobrze zasłużył się swemu miastu i województwu. W dowód uznania jego sztandar udekorowany został Odznaką Honorową m. Łodzi. Rozlegają się gromkie brawa, które długo nie milkną, bowiem na scenie odbywa się także dekoracja odznaczeniami państwowymi, resortowymi, organizacyjnymi i aeroklubowymi sześćdziesięciu pracowników i działaczy Aeroklubu Łódzkiego. Pierwszym z długiej listy uhonorowanych jest szef wyszkolenia Aeroklubu Łódzkiego, Karol Gawora. Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski, to dowód uznania za jego 30-letnią, ofiarną i owocną pracę szkoleniową dla lotnictwa.

Głos zabiera przedstawiciel miejscowych władz, sekretarz KW PZPR, wiceprzewodniczący Rady Narodowej m. Łodzi, Klemens Kwiatkowski. W imieniu władz partyjnych i administracyjnych Łodzi przekazuje łódzkim lotnikom wyrazy uznania za działalność szkoleniową i wychowawczą oraz życzy im dalszych sukcesów.

Wiceminister Komunikacji, gen. dyw. pil. Jan Raczkowski życzył Aeroklubowi Łódzkiemu, po pierwsze — dalszej życzliwości ze strony władz Łodzi, która jest i wszystko wskazuje na to, że trwać będzie dalej; po drugie — coraz liczniejszego i nowego sprzętu lotniczego; po trzecie — utrzymania lotniska, które na szczęście, w przeciwieństwie do innych miast, nie jest przeznaczone pod zabudowę. Sam lotnik, gratulował swym łódzkim kolegom dorobku i życzył im dalszego pomyślnego rozwoju i pomnażania chwały polskich skrzydeł.

Zatrzęsła się brawami sala, gdy do mównicy zbliżył się ppłk. dypl. pil. Mirosław Hermaszewski. Pierwszy polski kosmonauta przypomniał, że on także wyrósł z lotnictwa sportowego, że marzenia o Kosmosie biorą swój początek w aeroklubie. Adresatem wystąpienia M. Hermaszewskiego była głównie lotnicza młodzież i od łódzkiej młodzieży polski kosmonauta otrzymał największe brawa. A o tym, że M. Hermaszewski pamiętał o Łodzi nawet w Kosmosie, był herb tego miasta, z którym odbył kosmiczną podróż i który przekazał temu miastu, właśnie podczas jubileuszowej uroczystości Aeroklubu Łódzkiego.

Dowodem uznania dla Aeroklubu Łódzkiego były liczne telegramy gratulacyjne, nadesłane z kraju i zagranicy, m.in. od przewodniczącego Głównego Komitetu Kultury Fizycznej i Sportu, Mariana Renke i dyrektora Polskich Linii Lotniczych LOT, Włodzimierza Wilanowskiego oraz od aeroklubów regionalnych i zaprzyjaźnionych aeroklubów w Wilnie, Koszycach, Miszkolcu i Płowdiwie.

Święto złotego jubileuszu łódzkich lotników okrasił ślicznie swoimi występami Zespół Estradowy Wojsk Lotniczych Eskadra. Lotnicza wystawa w kuluarach teatru i parada orkiestry reprezentacyjnej Wojsk Lotniczych przed jego gmachem uzupełniły godną oprawę uroczystego zgromadzenia łódzkich lotników i galowego koncertu z okazji 50-lecia Aeroklubu Łódzkiego — Ośrodka Szkolenia Lotniczego im. kpt. pil. Franciszka Żwirki.

Uroczysta ale przecież już bardziej bezpośrednia atmosfera panowała podczas koleżeńskiego spotkania w Klubie Oficerskim w Łodzi. Przy wspólnym stole spotkali się przedstawiciele kilku pokoleń łódzkich lotników, wychowankowie i członkowie Aeroklubu Łódzkiego: pilot Iłów-62 Roman Szylberg i pilot doświadczalny, były kierownik AŁ Marian Wiśniewski, kierownik Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Poznaniu instr. pil. Józef Młocek i zasłużony instruktor społeczny, ojciec dwóch synów-pilotów, Bronisław Baranowski, konstruktor-amator Jarosław Janowski i pilot rolniczy z Oddziału ZUA we Wrocławiu Jerzy Orłowski, działacz i instruktor społeczny Janusz Trojnarski i znakomita szybowniczka Pelagia Majewska, która przez kilka lat latała w Aeroklubie Łódzkim, działacz i spadochroniarz Sławomir Krzymiński i kierujący od wielu lat Aeroklubem Łódzkim Alojzy Górny i wielu innych.

Serdeczne spotkanie przyjaciół, częstokroć po latach, pełne było lotniczych wspomnień i wzruszających gestów, jak chociażby specjalny puchar dla łódzkich kolegów-lotników od Aeroklubu Radomskiego czy dar Aldony Orłowskiej, żony pilota wychowanka AŁ, w postaci namalowanego własnoręcznie obrazu o tematyce lotniczej, wreszcie okolicznościowy wiersz Janusza Bielińskiego.

Udane było jubileuszowe święto łódzkich lotników, którzy następne 50-lecie rozpoczynają z poczuciem dobrze wypełnionego obowiązku ale także ze świadomością nowych, jeszcze bardziej ambitnych zadań. **(kh)**





NA ZDJĘCIACH:

1. Uroczystość w Teatrze Wielkim. Przemawia prezes AŁ, Lech Krowiranda.
2. Łódzcy lotnicy w Teatrze Wielkim. Na pierwszym planie zaproszeni goście.
3. Klemens Kwiatkowski dekoruje Karola Gaworę Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.
4. Wspólne zdjęcie łódzkich seniorów lotnictwa z pierwszym polskim kosmonautą, ppłk. dypl. pil. Mirosławem Hermaszewskim.

Zdjęcia: Bernard Koszewski



JERZY R. KONIECZNY

AEROKLUB POLSKI



60 lat temu, 30 października 1919 r., w gmachu Towarzystwa Przyjaciół Nauk w Poznaniu odbyło się zebranie organizacyjne powołujące do życia Aeroklub Polski. Wprawdzie zarania lotnictwa sportowego na ziemiach polskich należy dopatrywać się wcześniej, w latach 1909—10, kiedy to w Warszawie i w innych miastach kraju powstały pierwsze polskie koła i stowarzyszenia lotnicze, tym niemniej pierwszą formalno-prawną organizację aeroklubu w Polsce o charakterze ogólnokrajowym wyznacza dopiero data 30 października 1919 r. Dzieje się to w niespełna rok po odzyskaniu przez Polskę niepodległości, kiedy pierwszą działalność lotniczo-sportową podejmują w kraju lotnicy i działacze nowo utworzonego i organizującego się lotnictwa polskiego.

Pierwsze tego przejawy obserwujemy w stolicy Wielkopolski — Poznaniu. Grupa lotników wojskowych, konstruktorów i działaczy — entuzjastów lotnictwa, skupiona wokół czasopisma „Polska Flota Napowietrzna", wydawanego przez tamtejszy Inspektorat Wojsk Lotniczych, rzuciła myśl założenia aeroklubu i popularyzowania lotnictwa w społeczeństwie. Na łamach czasopisma opublikowano stosowną odezwę, zapowiadającą zarazem na dzień 28 września 1919 r. pokazy i konkursy lotnicze na poznańskim lotnisku w Ławicy. Były to pierwsze publiczne pokazy i zawody lotniczo-sportowe w niepodległej Polsce, z udziałem kilku tysięcy widzów. W czasie dwudniowej imprezy rozegrano konkursy: pilotażowy (startowało 10 zawodników), akrobacji (5 zawodników), lotów bojowych (7 zawodników) oraz przeprowadzono loty pasażerskie na samolotach i wzloty balonem. Po imprezie przeprowadzono pierwsze wstępne zebranie organizacyjne aeroklubu.

30 października 1919 r. odbyło się w Poznaniu zebranie konstytucyjne i oficjalne otwarcie aeroklubu, któremu nadano nazwę: Aeroklub Polski. Uchwalono na nim statut organizacji i wybrano władze. Prezesem zarządu został prezydent miasta Poznania — Jarosław Drwęski. Zgodnie ze statutem, do głównych zadań nowo powstałego aeroklubu należało: „Wzbudzanie zamiłowania do lotnictwa w Polsce, tworzenie i popieranie technicznej wiedzy w dziedzinie żeglugi napowietrznej" oraz „popieranie wszelkich dążności do stworzenia wielkiej floty handlowej napowietrznej w Polsce". Organem prasowym aeroklubu została „Polska Flota Napowietrzna". Pierwsza w kraju organizacja lotnicza oraz władze Poznania rozwinęły szeroko propagandę lotniczą, głównie jednak w Wielkopolsce. Poczyniły też starania o przyjęcie Aeroklubu Polskiego na członka Międzynarodowej Federacji Lotniczej w Paryżu, co nastąpiło w 1920 r. Aeroklub Polski stał się w ten sposób również reprezentantem naszego kraju na terenie międzynarodowym.

Powstanie pierwszego w kraju aeroklubu w stolicy Wielkopolski, nadanie mu charakteru ogólnokrajowego i reprezentanta rodzącego się dopiero polskiego sportu lotniczego za granicą, nie wyklucza zarazem, iż z niego właśnie wywodzi swój rodowód Aeroklub Poznański, co jest jeszcze niekiedy przedmiotem niepotrzebnych dyskusji. Aeroklub Polski, chociaż jego nazwanie zmieniło się kilka razy, stosownie do nazwy państwa polskiego, był i jest także w minionym 60-leciu naszym polskim aeroklubem narodowym, zasłużonym w kierowaniu i rozwijaniu lotnictwa sportowego, które chlubnie zapisało się w dziejach polskich skrzydeł. Te właśnie 60-letnie dzieje aeroklubu polskiego pragniemy pokrótce przypomnieć Czytelnikom.

Trudna ówczesna sytuacja polityczna i gospodarcza kraju nie pozwoliły jednak na rozwinięcie szerszej pracy pożytecznej placówce lotniczo-sportowej powstałej 1919 r. w stolicy Wielkopolski. Po kilku miesiącach istnienia aeroklub w Poznaniu zaprzestał swej działalności, a kontakty z FAI zostały przerwane. W 1921 r. powstał ponownie Aeroklub Polski, tym razem w Warszawie. Wznowiła go grupa lotników wojskowych z Departamentu Żeglugi Powietrznej Ministerstwa Spraw Wojskowych, gdzie też aeroklub znalazł swą tymczasową siedzibę. Zmieniono jego nazwę na: Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej i wybrano zarząd, którego prezesem został Stanisław Osiecki.

6 lipca 1921 r. prezes ARP zwrócił się listownie do szefa Departamentu Żeglugi Powietrznej MSW o udzielenie aeroklubowi subwencji w kwocie 50 tys. marek miesięcznie. Jednakże prośba ta pozostała bez echa. Aeroklub RP, którego motorem działania był jego wiceprezes, ppłk inż. January Grzędziński, przeprowadził pewne prace propagandowe w postaci odczytów i artykułów w prasie oraz opracował i przedstawił rządowi i Sejmowi obszerne memoriały o konieczności organizacji lotnictwa cywilnego w Polsce. Nie mógł on jednak rozwinąć szerzej działalności, wobec braku poparcia dla swych poczynań ze strony naczelnych wojskowych władz lotniczych z Departamentu Żeglugi Powietrznej MSW, sprawujących faktyczne kierownictwo nad całością lotnictwa polskiego. Działając w Warszawie, ARP skupiał wokół siebie nieliczną grupę lotników, przeważnie wojskowych i pod swą firmą organizował niektóre imprezy, m.in. w latach 1922–1923 samolotowe loty okrężne dookoła Polski.

Pewna grupa działaczy ARP nie ustawała jednak w wysiłkach powołania w Polsce społecznej organizacji lotniczej, która by rozwijała propagandę lotnictwa w społeczeństwie, pozyskując jej sympatię i poparcie dla tworzenia własnego, niezależnego od zagranicy, lotnictwa polskiego. Organizacja taka – coś w rodzaju Ligi Przyjaciół Lotnictwa czy Ligi Lotniczej, jak pierwotnie postulowano – wspierałaby również wysiłki państwa w rozwoju jego sił powietrznych i prowadziła masową pracę uświadamiającą, organizując ludność do obrony powietrznej, przeciwlotniczej i przeciwgazowej. Koncepcja ta powstała na wiosnę 1922 r., a wyrażono ją po raz pierwszy publicznie w programie wydanym z okazji I samolotowego lotu okrężnego, organizowanego przez ARP w dniach 9–10 września 1922 r. Postulowano w nim, aby przy Aeroklubie Rzeczypospolitej Polskiej powołać Ligę Obrony Powietrznej, której nazwę zaproponował znany pisarz Andrzej Strug. 12 grudnia 1922 r. na walnym zebraniu ARP w Warszawie uchwalono nieznaczną większością głosów powołanie takiej organizacji.

Działający w latach 1921—1923 w Warszawie Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, z braku środków i poparcia władz, nie mógł rozwinąć większej pracy organizacyjnej i ukierunkować rozwoju sportu lotniczego w kraju, gdzie rozwijał się on już żywiołowo m.in. w dziedzinie latania bezsilnikowego, szczególnie w województwach: poznańskim, lwowskim, krakowskim i warszawskim. Niemniej jednak ARP przyczynił się do powstania Ligi Obrony Powietrznej Państwa (w skrócie LOPP), która odegrała poważną rolę w dalszym rozwoju polskiego lotnictwa sportowego. Powstanie Ligi wpłynęło na zanik pracy ARP. Jego działalność restytuowano dopiero po czterech latach.

Żywiołowemu rozwojowi sportu lotniczego, głównie w dziedzinie modelarstwa i szybownictwa, patronowała LOPP. Latanie samolotowe było przywilejem wojskowych, co spotykało się z niezadowoleniem najbardziej wśród młodzieży. Ona też, w większości młodzież studiująca, zgrupowana wokół warszawskiego czasopisma „Młody Lotnik", podjęła żywiołowo apel rzucony z łamów tegoż „Młodego Lotnika": „Akademicy na lotniska". Efektem tego było zorganizowanie w Warszawie pierwszego w kraju Aeroklubu Akademickiego (19.X.1927).

Inicjatywa warszawskich akademików odbiła się żywym echem na uczelniach w kraju, zwróciła też uwagę władz lotnictwa wojskowego i cywilnego oraz działaczy lotniczych na konieczność podjęcia starań o stworzenie naczelnej organizacji lotnictwa sportowego. Po wstępnych pracach organizacyjnych, 15 grudnia 1927 r. powołano (a raczej restytuowano) oficjalnie na Zamku Królewskim w Warszawie — Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej (w skrócie ARP). ARP miał podjąć pracę nad rozwojem sportu i turystyki lotniczej w kraju oraz zająć się reprezentacją i obroną jego interesów na terenie międzynarodowym. Na zebraniu inauguracyjnym wybrano władze organizacji: Radę Naczelną i Zarząd ARP, na których czele jako prezes stanął Janusz Radziwiłł, sekretarzem generalnym został Bogdan Kwieciński.

Tymczasem, w ślad za warszawskim, powstawały w kraju dalsze Aerokluby Akademickie: w Krakowie (30.I.1928) z pierwszym prezesem Tadeuszem Halewskim; we Lwowie (28.II.1928), gdzie dzięki inicjatywnie Szczepana Grzeszczyka tamtejszy Związek Awiatyczny Studentów Politechniki przekształcił się w Aeroklub Akademicki oraz w Poznaniu (17.X.1928). Z początkiem 1929 r. powstał Aeroklub Akademicki w Wilnie, a w grudniu tego roku młodzież studiująca na Politechnice Gdańskiej zawiązała Aeroklub Akademicki na terenie Wolnego Miasta Gdańska. Równocześnie powstawały kluby i aerokluby nieakademickie. 19 października 1927 r. zapoczątkował swą działalność w Katowicach Klub Pilotów Województwa Śląskiego, który w 1930 r. zmienił nazwę na Śląski Klub Pilotów. Działający w Poznaniu od 15 września 1922 r. Związek Lotników Polskich, przemianował się w kwietniu 1929 r. na Wielkopolski Klub Lotników. 16 kwietnia 1929 r. powstał fabryczny Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Koło Miłośników Lotnictwa istniejące od 1927 r. przy fabryce samolotów Plage-Laśkiewicz w Lublinie zorganizowało Lubelski Klub Lotniczy, którego uroczysta inauguracja odbyła się 14 lipca 1929 r. W Łodzi rozpoczął działalność 20 września 1929 r. Łódzki Klub Lotniczy. Drugi Klub Lotniczy powstał również w Warszawie.

W pierwszej fazie swej działalności kluby i aerokluby działały dość żywiołowo, starając się przede wszystkim o zabezpieczenie materialne swej egzystencji. Równocześnie starano się podjąć szkolenie swych członków w pilotażu samolotowym, co wieńczono powodzeniem w miarę otrzymywania sprzętu od LOPP i wojska. Szczególnie Liga przyszła aeroklubom z pomocą, rozwiązując w 1929 r. swoje eskadry propagandowe, których samoloty przydzielono klubom. Zachodziła również pilna potrzeba koordynacji działań klubów lotniczych. W grudniu 1928 r. odbył się w Krakowie zjazd aeroklubów akademickich, na którym postanowiono powołać dla nich naczelny organ kierowniczy. W marcu 1929 r., na zjeździe we Lwowie, powołano związek polskich aeroklubów akademickich i przyjęto statut ramowy dla aeroklubów.

Na zjeździe delegatów wszystkich klubów i aeroklubów istniejących w Polsce, we wrześniu 1929 r., powstało Zrzeszenie Klubów Lotniczych przy Aeroklubie Rzeczypospolitej, które zespoliło prawie wszystkie kluby i aerokluby krajowe. Na kolejnym zjeździe w grudniu tegoż roku zmieniono nazwę zrzeszenia na Radę Klubów Afiliowanych do ARP. Minister Komunikacji powołał równocześnie w 1929 r. Komisję Lotnictwa Sportowego przy Aeroklubie Rzeczypospolitej Polskiej. Jej celem było regulowanie i uzgadnianie wszelkich spraw dotyczących lotnictwa sportowego. Na decyzję Komisji miała bezpośredni wpływ reprezentowana w niej przez swych przedstawicieli Rada Klubów Afiliowanych przy ARP.

W strukturze organizacyjno-prawnej Aeroklub Rzeczypospolitej był naczelną władzą sportu lotniczego w Polsce. Reprezentował polskie lotnictwo sportowe w kraju i za granicą. Władzami ARP, zgodnie ze statutem, były: Walne Zgromadzenie, Rada Naczelna, Zarząd i Sąd Honorowy. W skład Walnego Zgromadzenia wchodzili delegaci aeroklubów oraz przedstawiciele władz i instytucji lotniczych. W Radzie Naczelnej, która wybierała ze swego grona Zarząd ARP, jedną trzecią stanowili członkowie zwyczajni ARP, jedną trzecią przedstawiciele władz i instytucji lotniczych oraz jedną trzecią — delegaci aeroklubów regionalnych afiliowanych do ARP. Zarząd ARP był organem wykonawczym Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej i działał na podstawie statutu oraz pełnomocnictw nadanych mu przez Walne Zebranie i Radę Naczelną. Ta ostatnia powoływała również komisje robocze. Działało ich w ARP sześć: komisja rewizyjna, komisja balotująca, komisja sportowa, komisja regulaminowa, komisja naukowa i komisja towarzyska. Szczególne znaczenie dla pracy aeroklubowej miała komisja sportowa, zarazem wyższa instancja dla komisji sportowych działających przy aeroklubach, która zatwierdzała wyczyny i rekordy, regulaminy imprez sportowo-lotniczych oraz zajmowała się kontrolą sportową i organizacją zawodów lotniczych.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej uporządkował najważniejsze sprawy prawno-organizacyjne aeroklubów regionalnych, wyznaczył obszary ich działania w kraju, opracował ramowe regulaminy kierujące pracą klubów na tory zgodne z międzynarodowymi zasadami lotniczo-sportowymi, w myśl wytycznych Międzynarodowej Federacji Lotniczej — FAI. Zasady afiliacji aeroklubów do ARP zakładały, że rządzą się one samodzielnie, na podstawie własnych, jednolicie opracowanych statutów, prowadząc szkolenie i trening swych członków oraz uprawiając sport i turystykę lotniczą.

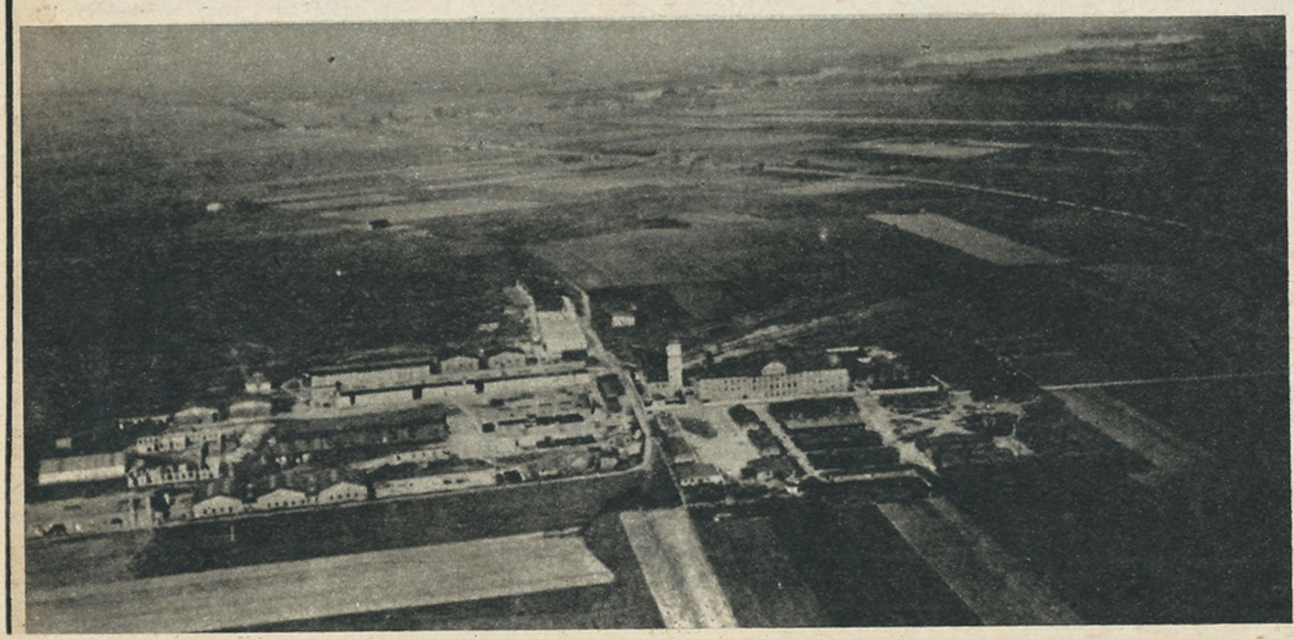


Niezależnie od wewnętrznych prac prawno-organizacyjnych, Zarząd ARP nawiązał współpracę z Międzynarodową Federacją Lotniczą, reaktywując swe członkostwo w FAI. Pierwszy osobisty kontakt z Federacją nawiązano na konferencji generalnej FAI w czerwcu 1929 r. w Kopenhadze. Skromny początkowo udział ARP w pracach FAI stale wzrastał. W 1933 r. sekretarz generalny ARP, ppłk obs. Bogdan Kwieciński, wybrany został członkiem Rady FAI, w której zasiadał przez kilka kadencji. W rok później ARP uzyskał w FAI stałe trzy głosy — najwyższą dopuszczalną liczbę głosów w tej międzynarodowej organizacji lotniczej. Szczególnie wysoką pozycję w Federacji zyskał Aeroklub Rzeczypospolitej dzięki organizacji w Polsce szeregu międzynarodowych imprez lotniczo-sportowych, z których na czołowe miejsce wysuwały się międzynarodowe zawody samolotów turystyczno-sportowych w Warszawie, tzn. Challenge (1934) oraz międzynarodowe zawody balonów wolnych o puchar Gordon-Bennetta (1934, 1935, 1936). ARP był także organizatorem w 1936 r. w Warszawie konferencji generalnej Międzynarodowej Federacji Lotniczej oraz w maju 1939 r. zjazdu Międzynarodowej Komisji Studiów nad Lotem Bezsilnikowym (zwanej w skrócie ISTUS), jak również związanych z nim międzynarodowych zawodów szybowcowych ISTUS we Lwowie.

NA ZDJĘCIACH: Stanisław Skarżyński (z lewej); sekretarz generalny ARP ppłk obs. Bogdan Kwieciński podczas wizyty w Polsce po wojnie (z lewej niżej) ● Poznań z lotu ptaka, w 1919 r. (niżej) ● Stacja lotnicza Ławica pod Poznaniem w 1919 r. (u dołu).







Z początkiem lat 30-tych aerokluby akademickie rozszerzyły znacznie swą działalność i przekształciły się w kluby ogólniedostępne, zmieniając zarazem swe nazwy na: Warszawski, Krakowski, Lwowski, Poznański, Wileński i Gdański. Wspomagane przez LOPP oraz subwencje ministerstw Komunikacji i Spraw Wojskowych, gdyż wpływy własne (z opłat za szkolenie, składek członkowskich, imprez) były znikome, aerokluby regionalne szkoliły z każdym rokiem coraz większe liczby pilotów; przybywało sprzętu i rosły szeregi członków i działaczy aeroklubowych. Inicjowano i organizowano szereg imprez i zawodów, które weszły na stałe do kalendarza sportu lotniczego w Polsce. Na przykład: Aeroklub Lwowski, poprzez wyprawy szybowcowe, wpłynął poważnie na rozwój latania bezsilnikowego, stając się wiodącym ośrodkiem szybownictwa w kraju; Aeroklub Krakowski organizuje od 1929 r. samolotowe Loty Południowo-Zachodniej Polski, które od 1938 r. nazywane są imieniem pierwszego zwycięzcy tych zawodów — Franciszka Żwirki; kluby: Lubelski i PWS zainicjowały w 1931 r. Lubelsko-Podlaskie Zimowe Zawody Lotnicze; Aeroklub Poznański inicjuje w 1933 r. Loty Północno-Zachodniej Polski, a aeroklub Wileński — Loty Północno-Wschodniej Polski. Krajową rodzinę aeroklubową powiększają w 1934 r.: Aeroklub Pomorski w Toruniu (afiliowany do ARP w 1935 r.), który odgrywa potem główną rolę w Locie Północno-Zachodniej Polski; Klub Balonowy w Mościcach i Aeroklub Kujawski w Inowrocławiu, początkowo jako filia Aeroklubu Poznańskiego. Niektóre aerokluby organizują swe filie w innych miastach. Odbywa się szereg dalszych imprez, m.in. Lot Pomorski, Złoty Gwiaździste do Łodzi i Inowrocławia. Aerokluby biorą również udział w imprezach i zawodach zagranicznych, takich jak Rajd Bałkański, Mityng w Zurychu, Zlot Holenderski, Zlot nad Balatonem.

W 1937 r. władze państwowe wydały kilka aktów prawnych, których celem było ściślejsze powiązanie działalności aeroklubowej z potrzebami obronnymi państwa. W lipcu tegoż roku powołano Państwową Radę Sportu Lotniczego jako organu doradczego Ministra Komunikacji, który z urzędu przewodniczył Radzie. W jej skład wchodzili m.in. dowódca Lotnictwa, dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywilnego MK, prezesi ARP i LOPP. Powołanie Rady miało na celu zwiększenie ingerencji władz państwowych w działalność aeroklubów i powiązanie ich pracy z potrzebami obronnymi państwa. Jednakże Rada nie odegrała praktycznie większej roli, ponieważ jej pierwsze posiedzenie odbyło się dopiero w styczniu 1939 r. Wywarło to jedynie wpływ na zmiany dotychczasowej struktury ARP i charakter pracy aeroklubów.

22 kwietnia 1939 r. odbyło się w Warszawie Walne Zgromadzenie Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej. W myśl wytycznych Państwowej Rady Sportu Lotniczego i zgodnie z nowym statutem, ARP przekształcił się ze zrzeszenia osób fizycznych w związek osób prawnych — aeroklubów i klubów lotniczych. Rozwiązano Radę Klubów Afiliowanych przy ARP, ponieważ według nowego statutu aerokluby reprezentowane były na Walnym Zgromadzeniu i w Zarządzie ARP przez swych delegatów. ARP, jako ogólnopolski związek sportu lotniczego i członek Związku Związków Sportowych w Polsce, stał się organem kontrolującym aerokluby regionalne, z prawem zwoływania walnych zebrań i rozwiązywania zarządów klubów w określonych sytuacjach. Członkowie zwyczajni dawnego ARP ukonstytuowali się w Klub Seniorów Lotnictwa. Prezesem ostatniego przed wojną Zarządu ARP został sławny polski pilot, ppłk pil. Stanisław Skarżyński.

W czerwcu 1939 r. ARP opracował i wydał wytyczne dla działalności aeroklubów regionalnych. Zwracano w nich uwagę na ścisłą współpracę klubów z LOPP i PW Lotniczym. Obowiązkiem aeroklubów była także propaganda lotnictwa i szerzenie wiedzy lotniczej w społeczeństwie oraz szczególna opieka nad kołami młodzieżowymi LOPP. W wytycznych uściślono również warunki organizowania nowych aeroklubów. Mogły one powstawać tylko w miastach wojewódzkich, w których istnieją wojskowe lub cywilne ośrodki lotnicze. Poza tym nowo organizowany aeroklub musiał mieć co najmniej 3 samoloty szkolne i 15 pilotów. Warunki takie, jak uznano, spełniały jedynie Kielce i Łuck, które miały największe szanse na organizację aeroklubów, do czego jednak nie doszło ze względu na wybuch wojny.

W 1939 r. działały w kraju następujące aerokluby i kluby lotnicze: Warszawski, Krakowski, Lwowski, Poznański, Wileński, Śląski (w Katowicach), Pomorski (w Toruniu), Łódzki, Lubelski, Podlasko-Poleski (w Białej Podlaskiej), Gdański (w Rumii koło Gdyni), Klub Balonowy (w Mościcach) i Kujawski (w Inowrocławiu). Wyszkoliły one wielu pilotów sportowych, którzy zapisali chlubną kartę w walce z wrogiem, pod okupacją w kraju i na frontach II wojny światowej.

CIĄG DALSZY NASTĄPI



1

POZNAŃSKIE ZAWODY PAŃSTW SOCJALISTYCZNYCH

W roku 60-lecia lotnictwa sportowego w Poznaniu, Aeroklub Poznański był gospodarzem Międzynarodowych Zawodów Spadochronowych Państw Socjalistycznych. Ta tradycyjnie mocno obsadzona impreza i tym razem zgromadziła na starcie wiele spadochronowych znakomitości, na czele z mistrzami i wicemistrzami świata, od których aż roiło się w ekipie ZSRR (Zakorecka, Kostina, Siergiejewa, Szwaczko, Surabko, Uszmajew, Tiorlo) i którymi ozdobiona była reprezentacja NRD (Walkhoff, Partsch, Seyda). Pozostałe reprezentacje też składały się z aktualnie prezentujących najwyższą formę spadochroniarzy poszczególnych państw.

Łącznie na starcie w Poznaniu stanęły reprezentacje 7 państw: Bułgarii, Czechosłowacji, Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej, NRD, Węgier, ZSRR i Polski. Poszczególne reprezentacje składały się z 5 zawodniczek i 5 zawodników. Wyjątek stanowiła Bułgaria, która nie wystawiła drużyny kobiecej, lecz dwie drużyny męskie, z tym, że drugi zespół narodowy tego kraju startował poza konkursem. Poza konkursem startowała także druga męska reprezentacja Polski. W klasyfikacji indywidualnej walczyły łącznie 82 osoby, w tym 30 kobiet w konkursie i 3 poza konkursem oraz 35 mężczyzn w konkursie i 14 poza konkursem.

Rozegrano trzy klasyczne konkurencje: skoki na celność lądowania z 1 000 m, skoki na akrobację i skoki grupowe na celność lądowania.

Już w I konkurencji — skokach na celność lądowania — rozgorzała zacięta walka. Przywiezione przez ekipę radziecką elektryczne centro (obsługiwane przez Aleksandra Husainowa) było bardzo często przyciskane przez celnie lądujących spadochroniarzy, tak mężczyzn jak kobiety. Niewątpliwy to wynik wysokiej klasy zawodników oraz opanowania przez nich do perfekcji niezwykle precyzyjnych spadochronów szybujących. W 6 konkursowych skokach bezbłędnie lądowali Eskanderow (ZSRR) i Šofranek (CSRS) i oni wygrali wspólnie I konkurencję. Meszarovics (Węgry) i Pokatiłow (ZSRR) złapali tylko po 1 cm i zajęli miejsca 3—4. Partsch (NRD), Kim Ju Rok (KRLD), Uszmajew (ZSRR) i Wiesner (NRD) mieli po 2 cm, co dało im dopiero 5—8 miejsce. Bardzo dobrze spisał się tu Polak Skowron, który z 4 cm podzielił 9—11 miejsce z Pavlatą (CSRS) i Timarem (Węgry). Pozostali Polacy: 17. Fotyga — 0,11 m; 26—27. Łuszczki — 0,40 m; 30—31. Łapucki — 0,95 m. Z zawodników startujących poza konkursem bezbłędnie lądował tylko Polak Lesław Panaś, a Stanisław Barwik z 4 cm był w tej grupie trzeci.

Wśród kobiet bezbłędnie lądowały także dwie zawodniczki — Schutze (NRD) i Zakorecka (ZSRR). Trzecia była Walkoff (NRD) — 1 cm, czwarta — Szwaczko (ZSRR) — 3 cm, piąta — Marakuca (ZSRR) — 6 cm, szósta — Krajnakova (CSRS) — 8 cm. Najlepszą z Polek była Lidia Kosk — 54 cm — 13 miejsce. Pozostałe Polki: 20. Borkowska — 2,10 m; 21. Gilewska — 2,24 m; 22. — Ruch — 2,33 m; 26. Pączkowska — 5,75 m. Zawodniczki startujące poza konkursem lądowały sporo gorzej od czołówki.

Łącznie w I konkurencji wykonano 492 skoki, w tym 285 center, co stanowi prawie 58 procent wszystkich skoków. Celnie lądowali mężczyźni, którzy na 294 wykonane skoki aż 197 razy lądowali w centrze, czyli uzyskali 67 procent idealnych trafień. Natomiast kobiety wykonały 198 skoków, w tym 88 celnych (47,5 procent).

O ostatecznej lokacie w zawodach decyduje na ogół akrobacja, bowiem wielcy mistrzowie nawet jeśli nie wygrywają celności to nie tracą w niej wiele. Tak było i tym razem.

II konkurencję — akrobację — wygrał Uszmajew przed Pokatiłowem (obaj ZSRR) i Wiesnerem (NRD). Cała trójka jako jedyna uzyskała w obydwu skokach czas kręcenia wiązanki poniżej 7 s (Uszmajew — 6,60 i 6,30 s). Czwarty był Seyda (NRD) — łączny czas 14 s; piąty — Harzbecker (NRD) — 14,06; szósty — Surabko (ZSRR) — 14,20 s. Najlepszym z Polaków był Łapucki, który uzyskał 15,39 s. (7,93 + 7,43) i zajął 15 miejsce. Pozostali Polacy: 16. T. Fotyga — 15,53 s; 18. Olszowy — 15,76 s; 21. Skowron — 16,06 s; 26. Łuszczki — 16,46 s. Rywalizację poza konkursem wygrał Stanisław Barwik — 15,20 s. Dodać warto, że z całej stawki zupełnie czysto obie wiązanki odkręcili tylko Pokatiłow, Harzbecker, Węgier Juhasz, który jednak kręcił je wolniej i zajął dalekie miejsce, a poza konkursem też wolno kręcący Bułgar Żelew.

Najlepszą spadochronową akrobatką tym razem okazała się Helena Marakuca (ZSRR), która kręciła szybko (7,46 + 7,16 s) ale niezbyt czysto. Trzy następne miejsca zajęły także zawodniczki radzieckie: Szwaczko — 14,66 s, Kostina — 14,73 s i Siergiejewa — 15,42 s. Piąta była Buchholtz (NRD) — 15,60 s, szósta — Zakorecka (ZSRR) — 15,62 s, a siódma — reprezentantka Polski — Janina Borkowska — 15,62 s (8,00 + 7,83), która wyprzedziła mistrzynię świata w akrobacji z 1976 r. i aktualną wicemistrzynię świata w tej specjalności, Irinę Walkhoff (NRD) — 16,99 s. To niewątpliwy sukces naszej reprezentantki i świadectwo jej wysokiej klasy. Pozostałe Polki zajęły miejsca: 16. Pączkowska — 18,43 s; 18. Kosk — 18,99 s; 19. Gilewska — 19,16 s; 21. Ruch — 20,29 s.

Jeśli chodzi o czystość wykonywania akrobacji, to bezbłędnie wykonały ją, chociaż w różnym czasie: Szwaczko, Kostina (obie ZSRR), Buchcholz (NRD), Krajnakova i Malkova (obie CSRS), Kosk (Polska) i Ozsechovszki (Węgry).

Panie startujące poza konkursem i tym razem skakały słabo.

Ostateczne wyniki zawodów zamieszczamy oddzielnie. Generalny triumf w Poznaniu odniosła reprezentacja ZSRR. Wśród kobiet wygrała aktualna wicemistrzyni świata, doświadczona Aleksandra Szwaczko, przed swą nieco mniej utytułowaną koleżanką z reprezentacji Heleną Marakucą i mistrzynią świata z 1976 r. Walentyną Zakorecką. W rywalizacji o czołowe lokaty liczyła się jeszcze Irina Walkhoff (NRD), Maja Kostina (ZSRR) i Barbara Buchholz (NRD). Polki zajęły miejsca w drugiej połowie stawki.

Mocniej niż wśród kobiet, zawodników radzieckich naciskali reprezentanci NRD. Ostatecznie jednak i wśród mężczyzn dwa czołowe miejsca zajęli reprezentanci ZSRR, Władimir Pokatiłow przed aktualnym mistrzem świata w akrobacji Nikołajem Uszmajewem. Dwa następne miejsca przypadły już jednak spadochroniarzom z NRD, Berndtowi Wiesnerowi i wicemistrzowi świata Andreasowi Partschowi. Polacy uplasowali się w połowie stawki.

W skokach grupowych na celność lądowania niespodzianką było zwycięstwo Węgrów. Dla nas sukcesem było 3 miejsce Polek. W ostatecznej kwalifikacji zespołowej, tak wśród mężczyzn jak kobiet, trzy pierwsze miejsca zajęły ZSRR, NRD i CSRS. Polki i Polacy uplasowali się w drugiej połowie stawki, co odzwierciedla ich aktualne możliwości.

O ocenę Międzynarodowych Zawodów Spadochronowych Państw Socjalistycznych w Poznaniu zwróciliśmy się do kierownika ekipy polskiej i trenera spadochronowej kadry narodowej, mgra Ryszarda Kusia.

— Poziom sportowy poznańskich zawodów był bardzo wysoki, wyższy nawet niż poziom mistrzostw świata w 1978 r. w Jugosławii. Jak zwykle i tym razem czołówkę stanowili reprezentantki i reprezentanci Związku Radzieckiego, którzy dominują zwłaszcza w akrobacji. Najlepsi spadochroniarze radzieccy wykonują wiązankę akrobacyjną w czasie 6—6,5 s, a nierzadko poniżej 6 sekund. Natomiast radzieckie spadochroniarki ustępują swym kolegom z reprezentacji zaledwie o sekundę, wykonując akrobację na poziomie najlepszych spadochroniarzy innych państw. To mówi samo za siebie.

Duże postępy poczynili reprezentanci NRD. Najlepsi z nich to już także czołówka światowa.

Bardzo dobrze i z każdym rokiem lepiej skaczą reprezentanci Czechosłowacji. Najlepsi z nich już dość regularnie wykonują akrobację w czasie poniżej 7 sekund.

Na tle najlepszych reprezentacja Polski, zwłaszcza mężczyźni, wypadła słabo. Osiągnięte przez naszych reprezentantów wyniki nie są jednak złe. W akrobacji od czołówki światowej odstajemy od 0,5 do 1 sekundy, natomiast w celności stać nas już teraz na włączenie się do równorzędnej walki z najlepszymi. Potwierdzeniem tego były zwłaszcza dobre skoki grupowe.

Chciałbym pochwalić nasze panie, które mimo iż startowały w osłabionym składzie — (Anna Kwaśnik-Piaścik wycofała się ze startów w reprezentacji) zajęły wysokie 3 miejsce w skokach grupowych. Ten niewątpliwy sukces jest dowodem, że stać je na bardzo wartościowe wyniki. Dobrze spisała się młoda Danuta Ruch, debiutująca w tak poważnych zawodach.

Na dalsze lokaty reprezentantów Polski niewątpliwy wpływ miał mniej intensywny trening, w porównaniu z najgroźniejszymi rywalami. Przez ostatnie kilka lat nasi najlepsi zawodnicy opanowywali nowy dla nich typ spadochronu, mianowicie spadochron szybujący. Ten etap szkolenia mamy jednak poza sobą, a nawet nadrobiliśmy już dystans do najlepszych w skokach celnościowych. Jeszcze trochę szlifu, wykończenia i nasi reprezentanci

nie będą ustępować czołówce światowej w skokach na celność lądowania. Jeślii chodzi o akrobację, to sprawa jest bardziej złożona i trudna. I tu jednak wzrost poziomu zależy przede wszystkim od pracy, i to bardzo intensywnej.

Nasi reprezentanci startowali w zawodach na spadochronach szybujących — amerykańskich Strato Cloudach i polskich SW-11. Spadochroniarze radzieccy skakali na własnych PO-9, NRD — także na własnych RL-10. Na uszytych własnoręcznie przez siebie spadochronach szybujących startowali reprezentanci Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej. Są to spadochrony wykonane według planów NRD-owskich RL-10 ale z czaszą z jedwabiu, co nie jest praktykowane w innych spadochronach tego typu. Pomimo to spadochrony koreańskie spisywały się bardzo dobrze. Bułgarzy, Węgrzy i reprezentanci CSRS startowali na Strato Cloudach.

Pragnę podkreślić, że w ostrej, sportowej konfrontacji sprzętu polskie spadochrony szybujące SW-11 spisywały się bardzo dobrze i w niczym nie ustępowały pozostałym konstrukcjom, zaliczanym do najlepszych na świecie. Producentowi SW-11, Zakładom Sprzętu Technicznego i Turystycznego w Legionowie należą się więc wielkie słowa uznania i serdeczne gratulacje.

Jeśli chodzi o organizację zawodów, to Aeroklub Poznański włożył wiele wysiłku w ich przygotowanie i przeprowadzenie, starając się, by wypadły jak najlepiej. Ten wysiłek dobrze procentował zadowoleniem wszystkich uczestników zawodów państw socjalistycznych — powiedział nam Ryszard Kuś.

Chyba niewiele można dodać do oceny kierownika ekipy polskiej i trenera kadry narodowej, który widział już wiele międzynarodowych zawodów spadochronowych, z mistrzostwami świata włącznie. Martwić może tylko dystans, jaki mimo wszystko dzieli naszych najlepszych od ścisłej czołówki światowej, zwłaszcza w akrobacji spadochronowej. Na dobrą sprawę, w tej konkurencji tylko 5-krotna mistrzyni Polski Janina Borkowska reprezentuje klasę międzynarodową i tylko ona jest aktualnie w stanie nawiązać w miarę równorzędną walkę z najlepszymi zawodniczkami. Więcej spodziewać się można było po spadochroniarzach wojskowych, którzy tym razem obsadzili wszystkie miejsca w reprezentacji Polski. Niestety, bezpośrednia konfrontacja z czołówką światową jeszcze raz potwierdziła, że naszych najlepszych czeka jeszcze wiele pracy, jeśli marzą o medalach w najpoważniejszych zawodach.

HENRYK KUCHARSKI

NA ZDJĘCIACH:

1. Lądowanie na celność.
2. Zawodnicy w drodze do samolotu, przed kolejnym skokiem.
3. Czołowe zawodniczki Międzynarodowych Zawodów Spadochronowych Państw Socjalistycznych w Poznaniu na podium zwycięzców: Helena Marakuca (2 miejsce), Aleksandra Szwaczko (1 m.) i Walentyna Zakorecka (3 m.) – wszystkie ze Związku Radzieckiego.
4. Najlepsi spośród mężczyzn: Nikolaj Uszmajew (2 miejsce), Władimir Pokatiłow (1 m.) – obaj z ZSRR i Berndt Wiesner (3 m.) z NRD.

Zdjęcia: **BERNARD KOSZEWSKI**

MIĘDZYNARODOWE ZAWODY SPADOCHRONOWE PAŃSTW SOCJALISTYCZNYCH

Poznań ● 24 sierpnia – 2 września 1979 r.

Miejsce	Zawodnik	Państwo	Punkty: celność	akrobacja	ogółem
KOBIETY					
1.	Aleksandra Szwaczko	ZSRR	16	4	20
2.	Helena Marakuca	ZSRR	25	1	26
3.	Walentyna Zakorecka	ZSRR	1	36	37
4—5.	Irina Walkhoff	NRD	9	64	73
	Maja Kostina	ZSRR	64	9	73
6.	Barbara Buchholz	NRD	49	25	74
7.	Maria Krajnakova	CSRS	36	81	117
8.	Natalia Siergiejewa	ZSRR	169	16	185
9.	Hana Jeřábkova	CSRS	100	144	244
10.	Petra Hempel	NRD	81	169	250
11.	Elme Schutze	NRD	1	289	290
12.	Zdena Malkova	CSRS	289	100	389
13.	Cornelia Fischer	NRD	225	196	421
14.	Ružena Farbákova	CSRS	324	121	445
15.	**Janina Borkowska**	**Polska**	400	49	449
16.	**Lidia Kosk**	**Polska**	169	324	493
17.	Iren Szatmári	Węgry	121	400	521
18.	Zdena Kalušova	CSRS	529	225	754
19.	**Barbara Gilewska**	**Polska**	441	361	802
20.	Marta Ozsechovszki	Węgry	144	729	873
22.	**Danuta Ruch**	**Polska**	484	441	925
23.	**Krystyna Pączkowska**	**Polska**	676	256	932
MĘŻCZYŹNI					
1.	Władimir Pokatiłow	ZSRR	9	4	13
2.	Nikołaj Uszmajew	ZSRR	25	1	26
3.	Berndt Wiesner	NRD	25	9	34
4.	Andreas Partsch	NRD	25	81	106
5.	Edem Eskanderow	ZSRR	1	144	145
6.	Vince Timar	Węgry	81	81	162
7.	Reinhardt Seyda	NRD	196	16	212
8.	Jaromir Florian	CSRS	169	64	233
9.	Jozef Pavlata	CSRS	81	196	277
10.	Igor Tiorlo	ZSRR	144	169	313
11.	Gyorgi Meszarovics	Węgry	9	400	409
12.	Grigorij Surabko	ZSRR	400	36	436
13.	**Kazimierz Skowron**	**Polska**	81	441	522
14.	**Marek Fotyga**	**Polska**	289	256	545
15.	Gerdt Harzbecker	NRD	529	25	554
16.	Jan Šofranek	CSRS	1	576	577
17.	Gyorgy Ninow	Bułgaria	225	361	586
18.	Walter Grenz	NRD	576	81	657
19.	**Ryszard Olszowy**	**Polska**	484	324	808
20.	Janos Ölvedi	Węgry	256	625	881
23.	**Roman Łapucki**	**Polska**	900	225	1 125
27.	**Józef Łuszczki**	**Polska**	678	676	1 352

SKOKI GRUPOWE KOBIET: 1. ZSRR — 0,07 m — 4 pkt; 2. CSRS — 0,21 m — 16 pkt; **3. Polska — 0,30 m — 36 pkt;** 4. NRD — 0,76 m — 64 pkt; 5. Węgry — 2,71 m — 100 pkt; 7. KRLD — 5,59 m — 144 pkt.

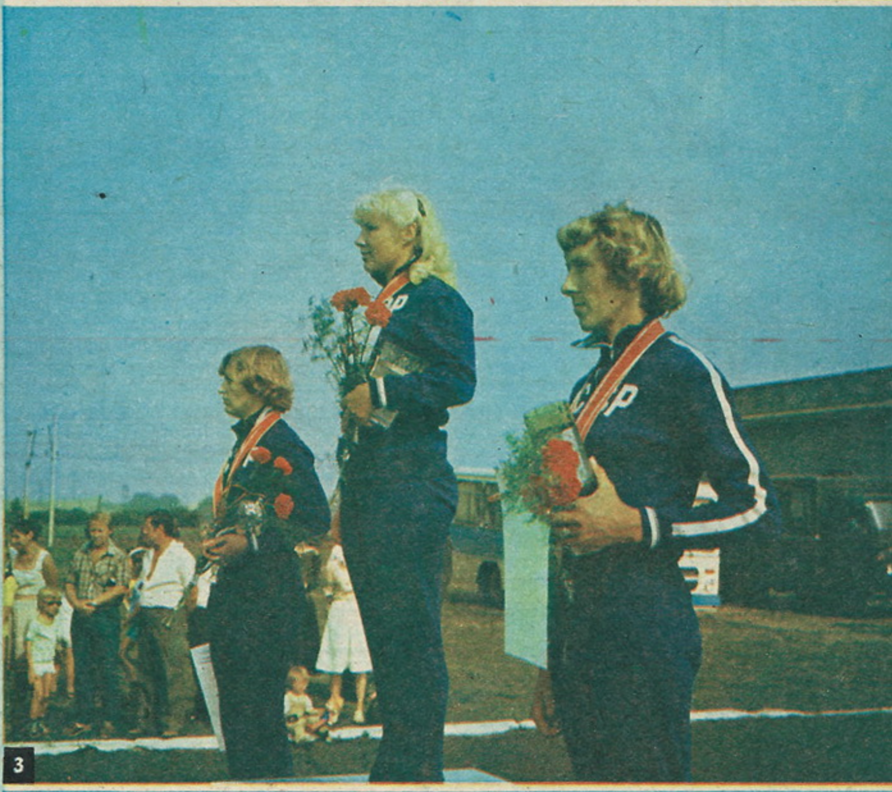
SKOKI GRUPOWE MĘŻCZYZN: 1. Węgry — 0,04 m — 4 pkt; 2. ZSRR — 0,05 m — 16 pkt; 3. CSRS — 0,06 m — 36 pkt; 4. NRD — 0,09 m — 64 pkt; **5. Polska — 0,13 m — 100 pkt;** 6. Bułgaria — 0,46 m — 144 pkt; 7. KRLD — 1,14 m — 196 pkt.

OGÓLNA KLASYFIKACJA ZESPOŁOWA KOBIET: 1. ZSRR — 106 + 66 + 4 = = 176 pkt; 2. NRD — 140 + 454 + 64 = 658 pkt; 3. CSRS — 749 + 446 + 16 = = 1 211 pkt; **4. Polska — 1 494 + 990 + 36 = 2 520 pkt;** 5. Węgry — 1 097 + 2 038 + + 100 = 3 235 pkt; 6. KRLD — 2 499 + 2 773 + 144 = 5 416 pkt.

OGÓLNA KLASYFIKACJA ZESPOŁOWA MĘŻCZYZN: 1. ZSRR — 179 + 185 + + 16 = 380 pkt; 2. NRD — 775 + 131 + 64 = 970 pkt; 3. CSRS — 1 092 + 598 + 36 = = 1 726 pkt; 4. Węgry — 787 + 1 449 + 4 = 2 240 pkt; **5. Polska — 1 530 + 1 246 + + 100 = 2 876 pkt;** 6. Bułgaria — 2 025 + 2 715 + 144 = 4 784 pkt; 7. KRLD — 2 181 + 4 169 + 196 = 6 546 pkt.



2



3



4

W ZASIĘGU SKRZYDEŁ

MISTRZOSTWA ŚWIATA W RELATIVIE

W Chateauroux (Francja) odbyły się we wrześniu br. III Spadochronowe Mistrzostwa Świata w Akrobacji Zespołowej, zwanej relativem. Niestety, nie startowali w nich reprezentanci Polski. Szkoda, bowiem impreza odbywała się niedaleko, a nasze spadochroniarstwo stać na wystawienie bardzo dobrej reprezentacji w tej stosunkowo nowej, ale rozwijającej się dynamicznie i bardzo atrakcyjnej dyscyplinie sportu lotniczego.

Próby akrobacji zespołowej w wykonaniu naszych czołowych spadochroniarzy i starania entuzjastów tej dyscypliny nie znajdują jednak zrozumienia i poparcia. Stroni od zajęcia się relativem na serio Aeroklub PRL, nie przejawiają też nim większego zainteresowania Wojskowe Kluby Sportowe, w których są — bardzo silne — sekcje spadochronowe.

Wydawać by się mogło, że najlepszym wyjściem byłoby połączenie wysiłków Aeroklubu PRL i spadochroniarstwa wojskowego i stworzenie silnych zespołów w relativie ,a może nawet ośrodka centralnego, w którym można byłoby uczyć się spadochronowej akrobacji zespołowej i doskonalić ją. Nic z tego. Relativ, jeszcze dobrze nie poznany, staje się u nas już zapominany.

Na arenie krajowej relativ próbowały rozwijać kluby wojskowe oraz Aeroklub Pomorski. Ten ostatni zorganizował nawet kilka dorocznych zawodów ogólnopolskich w relativie, które cieszyły się dużym zainteresowaniem doświadczonych i młodych spadochroniarzy. Niedostatecznie wspieranemu w tych staraniach aeroklubowi z Torunia ostatnio jakby opadły ręce dla relativu.

Myślę jednak, że niechciane dziecko dojdzie jednak do głosu w naszym lotnictwie sportowym. Entuzjaści relativu nie powinni się więc zniechęcać obecnym brakiem zainteresowania tą dyscypliną ze strony centralnych władz lotnictwa sportowego. Wzorem lotniarzy powinni drążyć skałę, chociażby po kropli. Wkrótce i im musi zaświecić słońce. Szkoda jednak, że reprezentacja Polski w relativie już teraz nie może walczyć o medale mistrzostw świata.

Powracając do tegorocznych mistrzostw świata w akrobacji zespołowej w Chateauroux, przypomnę, że obecny regulamin tej imprezy przewiduje rozgrywanie mistrzostw w zespołach cztero- i ośmioosobowych. Jest to tzw. relativ sekwencyjny ,polegający na utworzeniu maksymalnej liczby określonych figur w określonym czasie wolnego spadania.

W III mistrzostwach świata walczyło 19 narodowych zespołów 4-osobowych i 11 narodowych zespołów 8-osobowych. W obu grupach wykonano po 10 skoków. Maksymalna nota za skok wynosiła 10 pkt.

Mistrzostwo świata w relativie 4-osobowym zdobyli K a n a d y j c z y c y — 82 pkt. Srebrny medal przypadł W i e l k i e j B r y t a n i i — 77 pkt, a brązowy — A u s t r a l i i — 73 pkt.

W grupie zespołów 8-osobowych triumfowali reprezentanci U S A — 66 pkt. Srebro mistrzostw zdobyła K a n a d a — 49 pkt, a brązowy medal przypadł reprezentantom F r a n c j i — 46 pkt.

W mistrzostwach startowali reprezentanci 19 państw z 5 kontynentów, w tym z Europy — Austria, Belgia, Dania, Finlandia, Francja, Hiszpania, Holandia, Norwegia, RFN, Szwajcaria, Szwecja i Wielka Brytania.

Halny

POD MAŁYMI SKRZYDŁAMI

INFORMACJE I WYJAŚNIENIA

Akurat w październiku w dniach książki technicznej ukazała się publikacja przeznaczona zarówno dla amatorów-konstruktorów jak i modelarzy. Chodzi o pracę dr inż. Jerzego Bienia poświęconą poduszkowcom, a wydaną przez WKiŁ. O pracy tej wspominam, bo zawarto w niej sporo materiałów, które przydać się mogą modelarzom przygotowującym własne konstrukcje. Poduszkowiec co prawda nie należy do rodziny statków powietrznych, ale trochę jest z nimi spokrewniony. Nie chodzi jednak tylko o sam model poduszkowca, o pokaźny ładunek wiedzy jaki zawarty jest w wymienionej książce, zasób informacji technicznej, z której warto skorzystać. Szczególnie wydaje się cenny rozdział poświęcony modelom tzw. ekranolotów, które można wykorzystać jako latające i na uwięzi. Może dzięki pracy dra Bienia pojazdy na poduszce powietrznej zostaną u nas bardziej niż dotąd spopularyzowane.

W minionym tygodniu wspomniałem o możliwości powołania do komisji modelarskiej APRL specjalistów zajmujących się modelami plastykowymi. Natychmiast po ukazaniu się numeru naszego tygodnika otrzymałem telefoniczne zapewnienie z Wydziału Modelarstwa APRL, że propozycję popierają i nie widzą przeszkód w rozszerzeniu komisji. Również Czytelnicy, a jednocześnie kolekcjonerzy modeli 1:72, przyjęli projekt przychylnie. Szczególnie chciałbym podziękować za rzeczowy list, który otrzymałem od Jana Beme z Dębrzna. Korespondent ten nie zgadza się co prawda z moją opinią, że modele sprzedawane pokątnie są zbyt drogie, ale w całości akceptuje projekt utworzenia organu kierującego działalnością kolekcjonerów. Aby wyczerpać temat modeli plastykowych, potwierdzam z podziękowaniem odbiór zaproszenia na wystawę modeli samolotów, którą zorganizowano z okazji 35 rocznicy rozpoczęcia działań bojowych przez ludowe Lotnictwo Polskie oraz dla upamiętnienia 40 rocznicy wybuchu II wojny światowej w sali klubowej Pałacu Młodzieży im. dra Henryka Jordana w Krakowie. Organizatorami wspomnianej wystawy, na której pokazano wyłącznie modele samolotów w podziałce 1:72, jest Koło Entuzjastów Lotnictwa — Awiata.

Jeden z Czytelników zajmujący się sportem modelarskim bardzo surowo ocenił moją opinię o wynikach naszej reprezentacji w Symferopolu. Z jednym tylko się zgadza ze mną, bo jak pisze: „To nie była porażka, to było po prostu odzwierciedlenie pozycji naszego modelarstwa na arenie międzynarodowej". Następnie odmawia mi prawa do jakichkolwiek ocen (?!) i stwierdza stanowczo, że „za 10 miesięcy na mistrzostwach świata w Częstochowie będziemy świadkami jeszcze bardziej dotkliwej porażki niż na Krymie"... Podałem proroctwo mojego korespondenta jako ciekawostkę, bo nie przypuszczam, aby było aż tak tragicznie. Wiem o starannych przygotowaniach do tej imprezy zarówno ze strony zawodników jak i organizatorów. A jeśli chodzi o materiały i sprzęt niezbędny dla przyszłych mistrzów świata, o czym wspomina również nasz korespondent, to wydaje się, że APRL czyni wszystko co tylko możliwe, aby zaspokoić potrzeby wyczynowców, właśnie kandydatów na mistrzów świata.

Na zakończenie chciałbym przeprosić instr. Pawła Kapsa z Kutna, któremu w podpisie pod zdjęciem w nr. 39 z br. nadano imię Andrzej. Omyłka spowodowana była prawdopodobnie faktem, że takie ma imię syn pana Pawła, również instruktor małego lotnictwa. P. Kaps jest zasłużonym, dodam, działaczem lotnictwa w rejonie kutnowskim i wielce oddanym wychowaniu młodzieży lotniczej. Wyrazem uznania dla pracy P. Kapsa seniora było nadanie mu przez APRL odznaki Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego w roku bieżącym.

P.E.

ZACHWYTY I NIEPOKOJE

KALENDARZ WSPOMNIEŃ

Współczesność nierozerwalnie splata się z przeszłością. Z upływem lat wydarzenia minione stają się źródłem wiedzy o naszych osiągnięciach, ludziach oraz ich inicjatywach.

W lotnictwie polskim osiągnięć oraz inicjatyw było wiele. Na przykład październik 1929 r. — pół wieku temu. Zawodami samolotowymi, które przeszły do historii lotnictwa polskiego, jest Lot Południowo-Zachodniej Polski. Tę piękną imprezę sportową zapoczątkowano 6 października 1929 r. W zawodach wzięli udział piloci sportowi i wojskowi. Rozegrano trzy konkurencje. Do pierwszej konkurencji wystartowało 18 samolotów; był nią przelot na trasie Kraków—Częstochowa—Katowice—Kraków. Drugą — było osiągnięcie w najkrótszym czasie wysokości 1500 m, a trzecią — lądowanie w oznaczonym prostokącie.

Godne podkreślenia jest to, iż w zawodach uczestniczyły trzy aerokluby akademickie: krakowski, lwowski i warszawski. Startowali także piloci z Lubelskiego Klubu Lotniczego. Klubu, który zmienił potem nazwę (na Aeroklub Lubelski) i któremu w roku 1979 minęło pół wieku od jego założenia.

Ówczesny Akademicki Aeroklub Krakowski jako pierwszy — spośród wszystkich wówczas istniejących klubów lotniczych w Polsce — podjął się zorganizowania zawodów pod oryginalną nazwą i przeprowadzał je mimo napotykanych trudności. Cieszyły się one zawsze wśród uczestników ogromną popularnością ze względu na ciekawy dobór konkurencji, dobrą organizację oraz sportową atmosferę. W okresie międzywojennym Lot Południowo-Zachodniej Polski był obok Krajowych Zawodów Lotniczych imprezą liczącą się w polskim sporcie lotniczym. I jeszcze jeden fakt znamienny: do 1939 r. zawody krakowskie rozegrano dziewięciokrotnie, gdy tymczasem Krajowe Zawody Lotnicze tylko ośmiokrotnie, mimo, iż te ostatnie zapoczątkowano w 1927 r. W pierwszych dwóch Lotach Południowo-Zachodniej Polski zwyciężył Franciszek Żwirko na samolocie RWD-2. Reprezentował on Akademicki Aeroklub Warszawski. Po tragicznej śmierci w Cierlicku, zawody krakowskie nazwano jego imieniem.

Z Franciszkiem Żwirką związana jest również druga ważna data w dziejach lotnictwa polskiego, a szczególnie sportu samolotowego. Otóż 16 października 1929 r., z pasażerem Antonim Kocjanem, uzyskał on na samolocie RWD-2 wysokość 4 004 m w kategorii II samolotów turystycznych. Był to jednocześnie pierwszy ustanowiony przez Polaka rekord światowy. Wypada w tym miejscu dopowiedzieć, iż do 1939 r. nasi piloci samolotowi ustanowili sześć rekordów krajowych, z których cztery uznane zostały przez FAI jako rekordy światowe.

Ustanowiony przez Franciszka Żwirkę wyczyn był pierwszym tego rodzaju na samolocie polskiej konstrukcji i produkcji. O starcie na polskim samolocie zadecydowały jego bardzo dobre wyniki w licznych lotach, w tym w rajdzie zagranicznym. Co prawda Stanisław Wigura miał początkowo wątpliwości czy silnik wytrzyma próbę rekordową (po ostatniej naprawie pracował 60 godzin), ale ostatecznie uznał, że lot wysokościowy będzie dodatkowym egzaminem dla silnika i samolotu. Warto też wspomnieć, iż start do rekordowego lotu nastąpił o godzinie 15, przy wietrze 6—8 m/s, z lotniska mokotowskiego w Warszawie.

Minęło pół wieku. Nie ma już co prawda wśród nas bohaterów tamtych wydarzeń, ale żyją jeszcze osoby, które je dobrze pamiętają. Dobrze by było, aby sięgnąć do ich wspomnień. W tym przypadku piękne pole do przypominania o tych wydarzeniach ma Klub Seniorów Lotnictwa Aeroklubu PRL.

Obserwator

POGLĄDY OPINIE SUGESTIE

NIE MA INNEGO WYJŚCIA



Zdjęcie: LECH ZIELASKOWSKI

Z zainteresowaniem przeczytałem zamieszczony w „Skrzydlatej" (nr 25 z dn. 24.06.1979 r.) artykuł pt. „Modernizacja Okęcia (i co dalej?)". Odniosłem jednak wrażenie, że pytanie „i co dalej?" autor artykułu potraktował zbyt retorycznie, zaś swych poglądów, opinii i sugestii jak gdyby nie dopowiedział do końca i nie wyczerpał tematycznie. Niech mi więc wolno będzie na marginesie spraw poruszonych w artykule dodać kilka spostrzeżeń i uwag od siebie.

Jestem dość pilnym czytelnikiem naszej prasy. I oto co rzuca mi się w oczy? Przede wszystkim bezskuteczność batalii jaka od paru już lat toczy się na jej łamach w sprawie warszawskiego Okęcia; że wspomnę chociażby artykuł pt. „Okęcie pęka w szwach" zamieszczony w „Trybunie Ludu" (Nr 210 z dn. 10.09.1975) w rubryce „Bez owijania w bawełnę", względnie wcześniejsze jeszcze artykuły w „Życiu Warszawy" pod wspólnym tytułem „Uczepmy się samolotów" nie mówiąc już o wielce bijącej na alarm dyskusji menadżerów lotnictwa, opublikowanej na łamach „Przeglądu Technicznego — Innowacje" (Nr. 16 z dn. 22.04.1979 r.) pt. „Sny o potędze".

Wszystkie te artykuły (i dziesiątki innych) mają wspólny mianownik z tym, że o ile przed czterema laty mówiło się na łamach "Trybuny Ludu" o Międzynarodowym Dworcu Lotniczym jako o dworcu pękającym w szwach, o tyle na łamach „Przeglądu Technicznego" w roku bieżącym mówi się już o panującej tam sytuacji przedzawałowej. Każdy ze wspomnianych artykułów kończył się też praktycznie wspólną konkluzją: najwyższy czas na wzniesienie w stolicy nowego, międzynarodowego dworca lotniczego.

Aktualność tego postulatu wydawała się nie ulegać wątpliwości już przed co najmniej siedmioma laty.

Tymczasem autor artykułu „Modernizacja Okęcia" pisze znów o nieuchronności budowy Okęcia II w czasie przyszłym; twierdząc zaś w zakończeniu artykułu, iż dla Okęcia II nie ma już alternatywy, zastrzega się, że jest to jego osobiste odczucie. Nie wnikam w sprawę czemu tak czyni, ale jednocześnie trudno mi się nie zdziwić: czy dzień dzisiejszy i przyszłość Okęcia mieści się i nadal mieścić się będzie tylko w sferze odczuć osobistych tych, którzy od czasu do czasu podejmą ten problem na łamach prasy? Na razie tak to wygląda.

A czas nieubłaganie ucieka. Ze szkodą dla Okęcia, ze szkodą dla lotnictwa, ze szkodą dla gospodarki narodowej, ze szkodą dla prestiżu państwa. Bo warszawskie Okęcie to nasza wizytówka i okno na świat, bynajmniej nie tylko w sensie widokowo-rozrywkowym. To bardzo poważna sprawa przede wszystkim z czysto ekonomicznego punktu widzenia. Leży nasze Okęcie w punkcie przecinania się wielu głównych, europejskich szlaków powietrznych. Nie bez kozery więc PANAM utrzymały np. stałe połączenie z Warszawą, likwidując w październiku ub. roku swe bezpośrednie połączenie z dziewięcioma innymi stolicami europejskimi.

Dysponuje więc warszawskie Okęcie ogromnym, lotniczym potencjałem przewozowym. Niewykorzystanie tego potencjału, to z ekonomicznego punktu widzenia czyste marnotrawstwo. Na uzasadnienie tej tezy przytoczono już setki argumentów. Przypomnę jeden tylko: otóż w wyniku tego, że Okęcie nie jest w stanie przyjąć w tym roku określonej ilości samolotów szerokokadłubowych, LOT musiał zrezygnować z zawarcia pewnych porozumień z innymi przewoźnikami, a to równa się m.in. stratom LOTU w wysokości ok. 0,5 mln dolarów oraz ok. 1,4 mln dolarów niedoboru w bilansie państwowym. Oblicza się też, że jeśli LOT musiałby zahamować swoje przewozy na obecnym poziomie, to jego straty osiągnęłyby do roku 1985 kwotę w wysokości ok. 22 mld złotych oraz ok. 190 mln dolarów; taka byłaby bowiem różnica między wpływami na poziomie obecnym, a wpływami możliwymi do osiągnięcia w 1985 roku, skalkulowanymi w oparciu o zupełnie realną prognozę wzrostu przewozów. Realną jednak tylko pod warunkiem, że Okęcie dysponować będzie odpowiednim dworcem lotniczym. Bo wzrost przepustowości samych dróg startowych do 10 mln pasażerów w skali rocznej — jak to się zakłada po zakończeniu rozpoczętych już prac modernizacyjnych — niczego jeszcze nie załatwia.

Ma więc niewątpliwie rację autor artykułu „Modernizacja Okęcia" pisząc, że dla Okęcia II, a więc nowego międzynarodowego dworca lotniczego o przepustowości ok. 7 mln pasażerów rocznie — nie ma alternatywy. Zresztą nie było jej już chyba przed 3—4 laty. Na myślenie o budowie lotniska i dworca zastępczego gdzieś w zupełnie nowym terenie jest już za późno. Owszem — przyda się taki, a nawet będzie wkrótce niezbędny, ale jako drugie lotnisko i port lotniczy dla aglomeracji warszawskiej.

Nie będę powtarzał przemawiających za tym, lecz powszechnie już znanych argumentów. Dodam tylko od siebie i spróbuję uzasadnić, iż wszystko to, co do tej pory postuluje się w zakresie rozwoju komunikacji lotniczej i lotniczej infrastruktury w naszym kraju, z Okęciem na czele — nie dałoby się żadną miarą podciągnąć pod miano zbyt wygórowanych ambicji. Przeciwnie — byłoby to i ewentualnie będzie wciąż jeszcze tylko nadrabianiem zaległości, nawet wobec szeregu państw nie dorównujących nam ani obszarem, ani liczbą mieszkańców, ani ogólnym potencjałem ekonomicznym. Nie mówiąc już, oczywiście, o państwach większych i bardziej zaawansowanych w rozwoju techniczno-cywilizacyjnym.

Naturalnie błędem byłoby nie widzieć tego, cośmy dokonali na polu rozwoju lotnictwa i infrastruktury lotniczej do tej pory. Pod wieloma względami jest się nawet czym pochwalić. Przykładowo: w roku 1978 PLL LOT wykonały pracę przewozową równą prawie 240 milionom tonokilometrów (wobec 100 mln w 1974 roku), co stawia naszego przewoźnika na ok. 48 miejscu wśród 107 towarzystw lotniczych zrzeszonych w IATA. W ostatnich 6—7 latach przesunęliśmy się też pod względem wielkości przewozów lotniczych z przedostatniego na drugie (po ZSRR) wśród państw wspólnoty socjalistycznej. Mieliśmy ostatnimi czasy jeden z najwyższych wskaźników wzrostu przewozów; o ile bowiem w latach 1971—1975 przewozy lotnicze wzrosły w skali światowej o 49%, a w skali wspólnoty socjalistycznej o 116%, myśmy osiągnęli wzrost aż o 185%.

Zrobiono też sporo dla zwiększenia przepustowości naszego głównego portu lotniczego jakim jest Okęcie, na którym koncentruje się ponad 90% przewozów międzynarodowych i prawie 50% krajowych. Na złapanie jakiego takiego oddechu pozwoliło zwłaszcza wybudowanie tzw. hali fińskiej, która przejęła całkowicie obsługę pasażerów w relacji przyloty. Dzięki temu jakoś się ten cały międzynarodowy ruch na Okęciu przepycha. Ale już tylko przepycha. Za rok, dwa, należy się spodziewać prawie całkowitego zakorkowania dworca. Co wtedy z marzeń o 22 miliardowych wpływach do roku 1985, na które liczą Polskie Linie Lotnicze LOT? Co z ruchem tranzytowym i z obsługą ponad 20 towarzystw lotniczych, utrzymujących stałe połączenia z Warszawą? Zwłaszcza, że towarzystwa te już dziś protestują wobec standardu obsługi, jaki oferuje im się na Okęciu.

Niezwłoczne przystąpienie do budowy Okęcia II jest więc postulatem na tyle pilnym, co spóźnionym. M.in. z uwagi na wspomnianą i wciąż aktualną potrzebę nadrabiania zaległości. Spójrzmy bowiem jak przedstawia się nasza sytuacja w porównaniu z niektórymi państwami europejskimi w świetle paru podstawowych wskaźników. Dane z roku 1977 (tabelka):

Wskaźniki	Polska	Czechosłowacja	Jugosławia	Francja
Powierzchnia kraju w tys. km^2	255 804	312 677	547 000	128 869
Ilość lotnisk — w tym międzynarodowych	17 11	12 2	359 54	15 4
Liczba mieszkańców w milionach	21 672	34 552	52 843	14 917
Liczba przewiezionych pasażerów w milionach	2,8	1,6	15,8	1,5
Liczba mieszkańców na 1 pasażera	7	21	3,5	10
Praca przewozowa w mln tkm	401,3	196,0	4 162,3	168,5

DOKOŃCZENIE NA STR. 16

POJEDYNEK

Warunki atmosferyczne nie sprzyjały uczestnikom tegorocznych Centralnych Zawodów Użyteczno-Bojowych Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Na próżno wyczekiwano na przejaśnienia. Na nic zdały się zabiegi czynione przez meteorologów. Piloci, na co dzień zahartowani w lotach w różnorodnych warunkach, i tym razem odnieśli zwycięstwo w zmaganiach z siłami natury.

Zawody mają ugruntowaną renomę; z roku na rok wzrastają wymogi, zaostrzają się kryteria, którym tylko najwytrawniejsi są w stanie sprostać.

W tej sytuacji wszelkie typowania faworytów nie zdały egzaminu.

Wydawało się, że ubiegłoroczny mistrz kpt. pil. Jerzy Tomczyk z 1 PLM „Warszawa", w lotnictwie myśliwskim klasyfikowany wysoko, nie znajdzie równorzędnych rywali. Wbrew przewidywaniom okazało się, że WOPK posiada wielu wszechstronnie wyszkolonych pilotów. Prezentują bogate doświadczenia, rutynę, umiejętności taktyczne, predyspozycje psychofizyczne.

Mistrz — kpt. pil. I klasy **Jerzy Kopeć** z 11 Brandenburskiego Pułku Lotnictwa Myśliwskiego im. Osadników Ziemi Dolnośląskiej, zebrał ogółem 4300 punktów. Od drugiego w klasyfikacji dzieliło go tylko 8 punktów. Natomiast kpt. Jerzy Tomczyk uplasował się dopiero na trzecim miejscu.

Aktualny mistrz walki powietrznej należy do młodej generacji pilotów wojskowych. Nie po raz pierwszy stawał do walki o najwyższe trofeum. Już przed trzema laty dowiódł, że stać go na wiele. Startując w kluczu dowodzonym przez kpt. Rybałkę zdobył tytuł zespołowego mistrza walki powietrznej. W roku 1977 startuje po raz drugi. W konkurencji zespołowej zajmuje trzecie miejsce. W następnym roku próbuje sił w walce o indywidualny tytuł mistrzowski. Do szczęścia zabrakło zaledwie kilku punktów. Jednakże oficer nie rezygnuje.

— Wszystko przede mną — powiada. — Tym razem nie do trzech, a do czterech razy sztuka.

Udało się! Jest mistrzem! Radość ogromna!

Mistrzowski tytuł zdobył w trudzie. Sam to przyznaje. Lecz kpt. Jerzy Kopeć — znany jest z twardego charakteru. Świetny myśliwiec, zafascynowany lotnictwem, odważny. Bez reszty poświęca cały swój talent temu zawodowi.

Gdy tylko pozwala czas, opuszcza lotnisko i obejmuje drugą zmianę w aeroklubie. Od dawna jest zapalonym szybownikiem. Pełni obowiązki opiekuna aeroklubu z ramienia jednostki, jest ponadto instruktorem samolotowym. Uprawnienia uzyskał dopiero w bieżącym roku. Posiada odznakę szybowcową z dwoma diamentami.

— Trzeci brakujący diament to tylko kwestia czasu. Brakuje mi przelotu na trasie 500 km. Jak się to powiedzie, będę ogromnie zadowolony — powiada pilot.

Dotychczas kpt. Jerzy Kopeć przebył w powietrzu na szybowcach ok. 400 godzin, a na samolotach sportowych ok. 150. Jest częstym gościem szkoły szybowcowej na Żarze.

— Tutaj są doskonałe warunki do latania. Wyżywam się w lotach ponad górami i wracam uszczęśliwiony do jednostki. Wiem też — dodaje — że swoim przykładem zachęca młodych do wstępowania do lotnictwem.

Nie mniej pasjonująca była rywalizacja pilotów startujących w kluczach. Loty na przechwycenie w dzień i w nocy, w stratosferze i na małych wysokościach, szturmowanie, rozpoznawanie celów naziemnych — wypełniały program kilkudniowych zmagań. Dodatkowo piloci poddani zostali sprawdzianom teoretycznym. Miano najlepszego zdobył klucz dowodzony przez mjra pil. Jana Zemana, w którym znajdują się znakomici piloci. Dowódca jest spośród tego grona najbardziej doświadczonym. Nie wiele ustępuje mu mjr pil. Jan Sadowski, indywidualny mistrz walki powietrznej z roku 1977. Kpt. pil. I kl. Bogusław Maniński jest najmłodszym z klucza. Potrafił jednak dorównać starszym kolegom sumiennością i talentem. W swoim regionie znany jest ze społecznej pracy w garnizonowej modelarni lotniczej. Sukcesy jakie osiąga tutejsza młodzież zadziwiają.

Niejako w cieniu rozgrywek o tytuły mistrzów walki odbywała się rywalizacja o miano przodującego pododdziału radiotechnicznego. Pewne zwycięstwo odniósł pododdział mjra Tadeusza Kowala. Startowali w tak poważnej konkurencji w roli nowicjuszy i od razu odnieśli poważny sukces.

Rzetelną pracą, spokojem i znajomością sprzętu zaimponowali rakietowcy z pododdziału dowodzonego przez kpt. inż. Wojciecha Kolodzieja. Tak naprawdę to przyjechali na zawody z mocnym postanowieniem wywalczenia palmy pierwszeństwa. W roku ubiegłym byli o krok od zwycięstwa. Tym razem nie było najmniejszych omyłek i niedokładności w śledzeniu i bezbłędnym niszczeniu celów powietrznych. Dowiedli, że czyste niebo Polska zawdzięcza ich codziennej zaangażowanej służbie, którą pełnią nieprzerwanie w wyznaczonych obszarach powietrznych granic PRL.

Uczestnicy zawodów powrócili już do swoich garnizonów. Nikt z mistrzów, a i z tych, którzy zajęli dalsze miejsca, nie myśli spoczywać na laurach. Na tytuły i zaszczyty trzeba zarabiać przez okrągły rok i już teraz należy przystąpić do przygotowań przed przyszłorocznymi zawodami.

Zawody użyteczno-bojowe — podkreślali to wszyscy uczestnicy i obserwatorzy — zdobywają dużą popularność w WOPK, są doskonałym sprawdzianem wszechstronnych możliwości bojowych sprzętu i ludzi, bodźcem dla podnoszenia kwalifikacji pilotów.

Jest w tym siła i niezaprzeczalny urok służby pełnionej pod biało-czerwoną szachownicą.

JERZY CHOJNACKI

Zdjęcia: WAF — L. WRÓBLEWSKI

NA ZDJĘCIACH:

1. Aktualny mistrz walki powietrznej, kpt. pil. I klasy Jerzy Kopeć, jest uszczęśliwiony.
2. Taka okazja nadarza się rzadko. A więc w górę mistrza!
3. Szczęśliwym okazał się również myśliwski MiG. Mistrz potwierdził to na kadłubie maszyny.
4. Oto zwycięski klucz.
5. Zwyciężyła rutyna i młodość. W lotnictwie, jak w sporcie, to właśnie się liczy.
6. Najlepsi z pododdziałów radiotechnicznych.
7. Wśród rakietowców pododdział dowodzony przez kpt. Wojciecha Kolodzieja zdobył pewnie 1 miejsce.



1



2

NAJLEPSZYCH



3



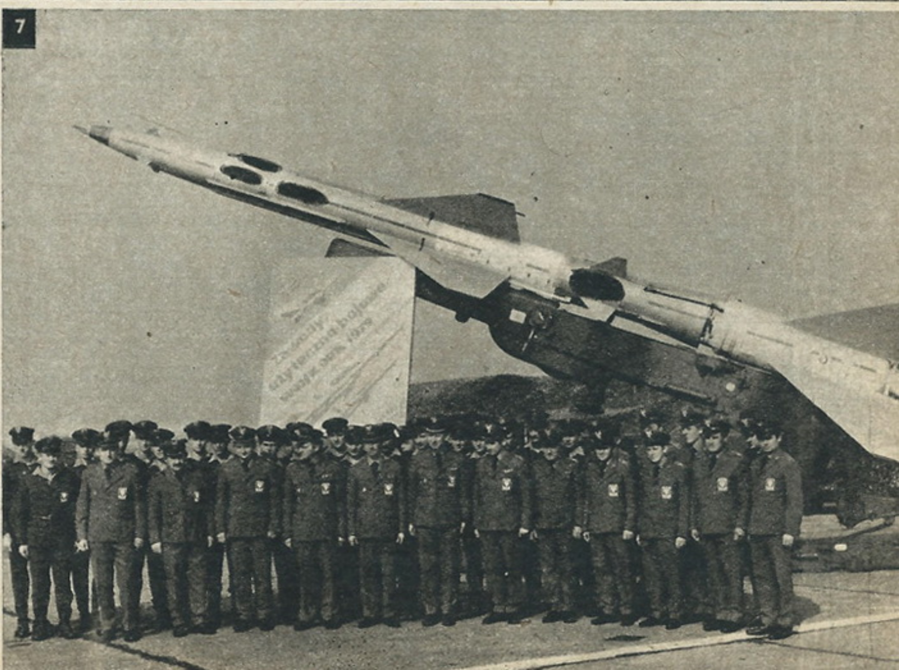
4



5



6



7

DRUGA MŁODOŚ

San ustąpił tej przydługiej górze z drogi i opływa ją szerokim zakolem od południa i zachodu. Górze? Górom? Jedni nazywają ją Słonnym, inni Słonnymi. Tak czy inaczej, grzbiet owej góry — gór ciągnie się piętnaście kilometrów, od Lisznej aż po Wańkową, dość prosto i na tejże samej niemalże wysokości, nieco przekraczającej 600 metrów. Tam, gdzie się ponad tę przeciętną wybija, ochrzczono poszczególne garby odrębnymi przezwiskami, ale i one trzymają się pranazwy: Słonny, Słonna, Słonny Wierch... Stoki mają dość obficie zalesione, szczególnie szczytem z lasu nie wyłażą; tylko raz — nad Bezmiechową naturalna przecinka przerzyna aż do wierzchu oba zbocza — południowe i północne, rozszerzając się ku dolinkom.

Na południowym właśnie stoku lata się dziś na lotniach. Lata się wyśmienicie. Wiatry tutejsze są pewne, jednostajne, prostopadłe do stoku okrągły rok, co wynika z niepowtarzalnej konfiguracji terenu. Lekkie wyniesienie już u podnóża góry sprawia, że i lądowanie nie nastręcza zbytnich kłopotów.

I choć po wylądowaniu trzeba wziąć lotnię na plecy i wówczas na ów jednostajny, dopychający do zbocza wiatr klnie się, ile wlezie, to przecież coraz tłoczniej na stoku. Ściągają tu zapaleńcy — lotniarze z Krosna, Przemyśla, Rzeszowa. Z tego ostatniego, choć najodleglejszego, najwięcej: studentów miejscowej politechniki — Instytutu Lotnictwa, licealistów, jak choćby tych z koła lotniczego przy Technikum Mechaniczno-Odlewniczym, koła założonego i prowadzonego właśnie przez absolwentkę Instytutu Wandę Chodur i innych, niezrzeszonych. Ściągają — mimo przyziemne niedostatki.

Bo nie tylko transportu na górę brak. Droga do Bezmiechowej jest fatalna. Trzy połączenia pekaesowe z Sanokiem, a Sanok to zaledwie stacja przesiadkowa. Wiadomo — końcówka bocznej linii. A jakby kto chciał „czarterem" jakim, okazyjnym lub własnym, to parę set metrów przed końcem podróży resory ani chybi połamie — takie dziury. Na miejscu zaś: ani gdzie sprzętu przechować, ani się ogrzać, wysuszyć, gdy wiatr zimny lub deszcz zbytnio dokuczy, ani zjeść, ani przenocować. To znaczy gospodarze tutejsi gościnni i dla „latawców" wyrozumiali, ale gościnność i wyrozumiałość też mają swoje granice.

Z Rzeszowa będzie ze 110 kilometrów. Kiedyś dziesięciu „tygrysów" pani Wandy przytaszczyło się tu okazją tylko na dzień z Quick Silverem, pierwszym w tym regionie sztywnopłatem. Nim go złożyli — trzy razy przeleciał (po dwie minuty z sekundami) — trzeba było wracać.

— Warto było? — spytałem.

— Warto — odpowiedzieli zgodnie, bez namysłu.

Bo cóż to za pasja tak silna — latanie i skąd właśnie tutaj, w Bezmiechowej znalazła sobie miejsce?

Stara to historia, stara niemalże tak, jak polskie szybownictwo. Opisana wielekroć, ale bez pobieżnego choćby przypomnienia i tym razem obejść się nie może.

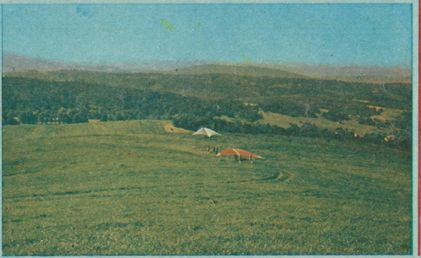
Dwadzieścia lat istniał już (od listopada 1909) Awiatyczny Związek Studentów Politechniki Lwowskiej — bez widocznych osiągnięć. Dwa konkursy szybowcowe się odbyły (1923, 1925) — rezultaty uzyskano na nich tak słabe, że władze lotnicze zupełnie machnęły na szybownictwo ręką. Bo cóż to było 65 sekund najdłuższego lotu, gdy Niemcy wykonywali już loty kilkunastogodzinne? I jeszcze Francuz się dołożył: znany pilot Thoret, zaproszony do Polski celem wyszukania terenów do lotów żaglowych, stwierdził autorytatywnie, że tutaj nigdy żaglować się nie będzie. I pierwszy naprawdę udany polski szybowiec, CW-1 konstrukcji Wacława Czerwińskiego, rozbił się akurat na wzgórzach złoczowskich.

Rozbił się, ale wcześniej dosiadający go pilot Szczepan Grzeszczyk utrzymał maszynę w powietrzu przez 4 minuty i 13 sekund. To było w maju 1928 roku.

Zachęcony rekordem, a nie zrażony fatalnym finałem, wyruszył Czerwiński w wakacje na poszukiwanie lepszych, nośniejszych terenów i trafił do Bezmiechowej, do majątku Czerkawskich, swoich dawnych znajomych, pod sam stok Słonnego. W listopadzie byli tu już obaj z Grzeszczykiem Ten ostatni, fachowiec-pilot, uznał teren za doskonały i niedługo musiał przekonywać kolegów ze związku: w styczniu 1929 roku Związek Awiatyczny wespół z Aeroklubem Lwowskim urządziły do Bezmiechowej wyprawę, podczas której przy pomocy świec dymnych przebadano strugi powietrza nad szybowiskiem, po którym to badaniu skonstatowano: tu się udowodni, że loty żaglowe na szybowcach są w Polsce możliwe.

Czerwiński tymczasem ostro finiszował z budową następnych swoich szybowców: CW-2 i CW-3. We wrześniu były gotowe. W październiku dowieziono je do Bezmiechowej. Siadł Grzeszczyk za sterami CW-2 i wylatał rekord fantastyczny — 2 godziny 11 minut i 5 sekund. Następne posypały się jak z rogu obfitości: Jach, Jonikas, znów Grzeszczyk, Łukaszewicz, Baranowski, Mynarski, Plenkiewicz, Dyrgała, Oleński — na coraz doskonalszych typach szybowców wydłużali loty już nie o minuty, a godziny. Aż wreszcie ukoronowała to Wanda Modlibowska lotem trwającym 24 godziny i 15 minut. To był rekord świata!

Okazało się, że można w Polsce latać na szybowcach godzinami i nie tylko w Bezmiechowej — również w Ustianowej, Polichnie, Czerwonym Kamieniu, Fordonie. Ale Bezmiechowa właśnie musiała to najpierw udowodnić.



Stoję u szczytu tego południowego stoku, śledząc równy lot lotni i w tle wspaniałą panoramę Bieszczadów... Zakochać się w ich krajobrazie byle poeta potrafi. Stoję z Wieśkiem Moczulskim, który tu serca kawał zostawi i roboty (o, choćby tej czarnej, przy karczowaniu drzew szybowiska) i który przekonuje mnie, że owszem krajobrazy krajobrazami, ale dla Czerwińskich i Grzeszczyków liczyły się walory konkretniejsze. Przyniesie mi potem swoje bezmiechowskie dossier, a w nim pracę dra Adama Kochańskiego, w Instytucie Geograficznym i Meteorologicznym Uniwersytetu Jana Kazimierza napisaną w 1935 roku — o termice tego szybowiska.

Mapy, wykresy, opisy doświadczeń. I konkluzja: Bezmiechowa posiada wspaniałe tereny dla lotów żaglowych. Można postawić ją obok takich europejskich szybowisk, jak: Feodosia na Krymie, Banne d'Ordanche w Owernii czy Wasser-kuppe.

Tę konkluzję potwierdził niedawno, bo w październiku 1977 roku, prof. Władysław Parczewski. Przyjechał do Bezmiechowej akurat wtedy, gdy tworzyły się nad nią soczewki przy halnym i — jak zapewnia Moczulski — odmłodniał o 20 lat, tak się zachwycił tutejszym układem warunków falowych.

Rekordy to była sól bezmiechowskiej sprawy. Ale przecież samą solą człowiek się nie naje, sprawa też. Rekordy miały przekonać, kogo tam przekonać należało, że szybownictwo to podstawa rozwoju lotnictwa polskiego w ogóle. Czerwiński, Grzeszczyk i coraz większe grono ich zwolenników, którzy jednak niczym poza zapałem nie grzeszyli, postanowili stworzyć w Bezmiechowej szkołę szybowcową. I dopięli swego. I to jak!

Dwa lata korzystała jeszcze ta „szkoła" z łaskawej gościnności Czerkawskich, ale już w 1931 r. Ministerstwo Komunikacji przyznało subwencję na budowę domku — schroniska na szczycie Słonnego. Wyniki tego roku: 62 pilotów wykonuje 1233 loty w czasie ponad 62 godzin; siedmiu spośród nich uzyskuje kategorię C. W 1932 r. ministerstwo funduje więc jeszcze hangar typu Bessoneau i subwencjonuje budowę domu administracyjnego. Dochodzi drugi hangar. W 1935 r. Politechnika Lwowska zakłada tu stację krótkofalową. W następnym wyremontowana zostaje droga dojazdowa z Leska. W 1937 r. dochodzi jeszcze jeden hangar. Liczba uczniów wzrasta do 477. Tabor samochodowy szkoły wzbogaca się o sanitarkę i ciężarówkę Chevrolet do transportu szybowców i pilotów. Ministerstwo Poczt i Telegrafów organizuje agencję pocztowo-telegraficzną Bezmiechowa — Szybowisko. Kompetentni, a władni dochodzą do wniosku, że teren bezmiechowski nadaje się doskonale do przeszkalania na motoszybowcach...

No, dość, zostańmy przy lotniach. Czy i jak warto się bić, by te tradycje odżyły? A odżywały już. Józef Kusiba, Zbigniew Szuber, Jan Woźny — onegdajsi tutejsi piloci, dziś działacze Aeroklubu Podkarpackiego — mogliby na ten temat książkę opowiedzieć. O tym, jak Woźny 1 lutego 1945 roku z ramienia

PKWN zarząd szkoły bezmiechowskiej objął, o tym, jak w październiku 1947 r. Departament Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji dwutygodniową wyprawę na ten teren przedsięwziął, by zbadać możliwości ponownego zagospodarowania szybowiska, jak się tym potem Służba Polsce miała zająć i pozbyła się interesu na rzecz powstałego właśnie PGR i jak sprawa zarosła. A zarosła dosłownie niemalże — lasem sosnowym. Las ów wyciął co prawda PGR w 1971 roku, ale na jego miejsce olchy się rozpleniły.

Instytucje? Nie. Bezmiechową ożywić mogli tylko zapaleńcy, podobni tym pierwszym. I doczekała się takich znów.

Instytut Lotnictwa powstał w Politechnice Rzeszowskiej, a właściwie jeszcze wtedy w Wyższej Szkole Inżynierskiej. W 1973 roku — na „partyzanckich" trochę zasadach. Dr Andrzej Tomczyk amortyzatory — sprężyny pod fundament tunelu aerodynamicznego z szopy rodzinnej, z Przybówki przytaszczył; od wojny tam leżały, jako pozostałość po potyczce czołgowej. Tunel zbudowano. Dr Tomczyk jest dziś pełnomocnikiem doc. dr. Henryka Kopeckiego, dyrektora instytutu — do spraw lotni właśnie. A instytut dzięki takim ludziom, „partyzantki" się nie bojących, rozrósł się do rozmiarów jednej z wiodących w kraju placówek szkolnictwa lotniczego. Otóż, równolegle niemalże z powstaniem Instytutu zawiązało się wśród jego młodej studenterii Koło Naukowe Lotników. Z sekcją lotniową oczywiście. Studenci o Bezmiechowej słyszeli oczywiście, nim jeszcze na studia przyszli. W 1974 r. zaprosili do Instytutu instr. Józefa Kusibę, bo właśnie budowę pierwszej lotni w sekcji lotniowej zakończono i chciano ją na bezmiechowskim (a może innym?) szybowisku wypróbować. Tak Kusiba nabajał, że stało się — zaraził, zapalił, kupił młódź dla bezmiechowskiej sprawy bez reszty. Do wyprawy doszło jednak dopiero latem 1976 roku (wcześniej studenci-lotniarze z Politechniki Warszawskiej z lotniami swoimi tu zawitali). Przygotowanie wyprawy na tym polegało, że Instytut kupił swoim studentom 25 siekier i 10 kos. Prawie wszystkie na stoku się wyszczerbiły. Drwal — pilarz z Bezmiechowej musiał jeszcze biednym studentom pomagać, co grubsze drzewa powycinać. Za dobre słowo. Poleciała lotnia z oczyszczonego stoku.

Po tym fakcie PGR wziął się na ambicję i drugi stok oczyścił. A zaraz potem studencki obóz geodezyjny (z Wydziału Budownictwa PRz) u jego podnóża się zainstalował. Teren wymierzono i dokonano pomiarów fotogrametrycznych.

Lotni tymczasem przybywało na stoku Słonnego. W wakacje ubiegłoroczne znów przyjechali warszawiacy i rzeszowiacy, i piloci z Bydgoszczy, a nawet z Olsztyna. Adam Zientek, jak przed czterdziestu laty, z gum na Musze wystartował. Po wielu zabiegach IL otrzymał bowiem wreszcie zgodę APRL na przeprowadzenie tu rekonesansu warunków szybowcowych. Ściągnięto do Bezmiechowej Muchę-100 i Lisa, i samoloty PZL-101 oraz Jak-12 i gumy, wykonane specjalnie w Bielsku pod kierunkiem Adama Dziurzyńskiego. Kilkadziesiąt lotów zaliczono pod instruktorskim okiem Tadeusza Góry. Że wyniki rekonesansu wyszły doskonałe, nie trzeba przekonywać.

Powrót szybowców? Z różnych względów (tego choćby, że sprzętu masowego i bazy brak) jest dziś nierealny. Ale cóż to znaczy dla studenckiego mierzenia sił na zamiary! W Wydziale Budownictwa PRz powstaje tegoż roku praca dyplomowa na temat: Ośrodek sportów lotniczych w Bezmiechowej, niemalże kompletny projekt etapowej zabudowy szczytu Słonnego do rozmiarów, które przedwojenną szkołę szybowcową przerastają. Ośrodek spełniający wszelkie wymogi szkolenia pilotażowego, a ponadto rekreacyjne, a ponadto mający być bazą wypadową dla wszelkich możliwych tu form turystyki — aż po narciarstwo. Utopia? Nie takie utopie doczekiwały się urzeczywistnienia.

Sekretarz KM partii w Krośnie Władysław Reczkowski kręci głową, gdy mu te oszałamiające plany prezentują Tomczyk i Moczulski.

— Inwestycje, kochani — mówi — inwestycje...

Ale Reczkowski to również wiceprezes Aeroklubu Podkarpackiego i szef sekcji lotniowej w tymże, i żeglarz, któremu ryzyko nieobce, więc miała nie leżeć?

Sekcję lotniową powołano w Krośnie trzy lata temu. Dorobiła się 16 lotniarzy i trzech lotni. Dwa lata temu zorganizowała pierwsze w tym regionie zawody lotniowe na Połoninie Wetlińskiej. Myślą o zawodach w Bezmiechowej.

Z czym? Okazuje się, że nie tylko z dobrymi chęciami. Że przez te ostatnie lata uzbierało się wokół Bezmiechowej wcale pokaźne grono ludzi, już nie tylko chcących z niej korzystać, ale i pomóc w zagospodarowaniu góry mogących. I że akurat w tym przypadku przysłowie: gdzie kucharek sześć... na pewno się nie sprawdzi, bo stok jest jeden, na działki podzielić się go nie da, im więcej znajdzie mecenasów, tym dla idei reaktywowania Bezmiechowej lepiej. Latanie ze wszystkim da się pogodzić: z opalaniem, turystyką pieszą, narciarstwem, a nawet z wypasem owiec.

To jest właśnie punkt wyjścia dla dzisiejszego włodarza terenu szybowiska — dyrektora PGR w Posadzie Leskiej, Jana Górki. Bo — z jednej strony — nie koliduje mu to z gospodarką. Bo — z drugiej — nie ma lepszej metody utrzymania szybowiska w stanie nadającym się do wzlotów, jak puszczenie na nie owiec: trawę wystrzygą, ziemię udepczą. Wpuści je więc dyrektor Górka, jak tylko odkrzaczy wpierw zbocza; północne szczególnie. Już się za to wziął.

Równie, co czystego zbocza, potrzeba wygodnej drogi na szczyt. Droga częściowo przez las biegnie. Las we władaniu Lasów Państwowych. Dyrektor Leszko z OZLP nie ma nic przeciwko poszerzeniu drogi i gotów to zadanie wziąć na siebie, tylko musi się porozumieć z nadleśnictwem w Lesku. Porozumiewa się.

Droga po zboczu bez porządnej drogi do zbocza nie ma zbytniego sensu. Droga do Bezmiechowej i przez wieś okazuje się być jedną z tych, które władze Leska przedsięwzięły poprawić w ramach upowszechniania turystyki. Zapewnia o tym sekretarz KMiG partii, Stanisław Fudała. I dodaje: droga ta służy właśnie leśnikom, więc z ich udziałem remont nie powinien stanowić problemu.

To już starzy bezmiechowiacy stwierdzili, że może nigdzie w okolicy śniegu nie być, a na północnym stoku Słonnego będzie go ile trzeba. Stąd ów wybór. I stąd starania sekretarza Reczkowskiego, by wyciąg linowy na zboczu zainstalować.

Wicewojewoda krośnieński Aleksander Nowosad też nie widzi zbytnich przeszkód w rozbudowie bezmiechowskiej bazy.

— Mecenasów spośród naszych zakładów pracy nie zabraknie — mówi. — Powoła się więc spośród nich silną grupę, która wesprze aeroklub. — Wicewojewodę wspiera przychylne stanowisko instancji wojewódzkiej.

Zresztą, skoro studentów rzeszowskich stać na budowę campingu i na hangar dla lotni, to nie uchodzi, by wkład gospodarzy terenu miał być mniejszy.

Camping (trzeciej klasy) nie studenci co prawda postawią, ale Almatur rzeszowski (dyrektor tegoż — Roman Gilewicz nosi się ponadto z zamiarem wprowadzenia do planu inwestycyjnego na rok 1981 budowy schroniska na 40 osób), zaś hangar to prezent od rzeszowskiej Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego — ale ze studenckiej przecież inicjatywy. Hangar już w Bezmiechowej złożony. Wspólnie z Aeroklubem Podkarpackim będą go studenci stawiać. Na podmurówce.

Gdzie kucharek sześć... — w przypadku Bezmiechowej jakoś się więc nie sprawdza. I dobrze.

I choć to skromne jeszcze poczynania, pozaczynane dopiero, to przecież bez takich najpierw — nie byłoby błyszczących, uznanych osiągnięć, nie byłoby sławy Bezmiechowej i przedtem, przed kilkudziesięciu laty. Na małych wiatrach owiewających stok Słonnego, kto wie, może znów rosnąć będą wielkie, polskie skrzydła. To nie mrzonki tylko, z retro-sentymentów wyrosłe. To konieczność.

Docent Kopecki mówi z przekonaniem: — Trzeba, by ożyła. Choćby dlatego, że coraz większe napotykamy trudności przy naborze na studia lotnicze. Trzeba więc masowych szkół latania, jak tamta bezmiechowska, które by szkoliły wstępnie setki szybowników, niechby tylko lotniarzy, ale ludzi już oswojonych z powietrzem. W tym roku z 80 zgłoszeń na nasze studia w Politechnice Rzeszowskiej ostało się 24 kandydatów. Reszta odpadła na badaniach lekarskich albo z powodu zbyt małego doświadczenia lotniczego.

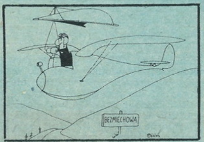
Na lepszą puentę jeszcze poczekajmy.

JAN MUSIAŁ



Ć BEZMIECHOWEJ

Rys. W. Fuglewicz





NA ZDJĘCIACH:

1. Widok z południowego stoku Słonnego (fot. W. Moczulski)
2. Przed startem.
3. Sierpień 1978 r.: Adam Zientek znów, jak przed laty, startuje z lin gumowych na szybowcu — Mucha 100 (fot. Z. Sikorski).

Paryż '79



1

Rakiety nośne, satelity i kosmodromy

Dominującym akcentem przy wejściu na teren lotniska Le Bourget w Paryżu, gdzie odbywał się 33 Salon, był sterczący ku górze kadłub francuskiej (właściwie międzynarodowej) rakiety nośnej Ariane.

Natomiast przy wyjściu nie wszyscy zauważyli kolisty kształt „latającego talerza". Dopiero bliższe oględziny pozwoliły zobaczyć tabliczkę, że jest to... makieta, grająca ważną rolę w filmie ze znakomitym komikiem francuskim Louisem de Funes pod tytułem „Latający żandarm".

Tak więc na Salonie, niezależnie od rewii lotnictwa światowego — od smukłych samolotów naddźwiękowych i pękatych samolotów użytkowych o krótkim starcie i lądowaniu pokazano dość szeroko sprzęt związany z lotami kosmicznymi — zaprezentowano nawet akcent fantastyki naukowej.

Największe zainteresowanie zwiedzających budził radziecki „pociąg kosmiczny": Progress 5 — Salut 6 — Sojuz 32, zawieszony pod sufitem ogromnej hali. Drugą sensacją kosmiczną Salonu był amerykański wahadłowiec, przedstawiony jedynie we fragmentach i w zmniejszonej skali. Patrząc na ekran monitora można było prześledzić cały lot Shuttle Space, tak jakby się siedziało w jego wnętrzu.

Osiągnięcia ZSRR i USA są szeroko znane i publikowane, tak że opisy pochodzące z 33 Salonu nie wnoszą tu nic nowego. Tymczasem prasa codzienna ostatnio doniosła — że ChRL, a potem Indie, wystrzeliły sztuczne satelity Ziemi i to za pomocą własnych rakiet nośnych. Japonia już od kilku lat prowadzi badania kosmiczne.

Tak więc klub kosmiczny powiększa się.

Oglądając stoiska różnych krajów na Salonie i przeglądając materiały oraz katalogi, szczególnie dotyczące Ariane, można się dowiedzieć o europejskich (i nie tylko europejskich) planach badań kosmicznych, wykonywanych przy pomocy USA lub Związku Radzieckiego, ale również zupełnie od nich niezależnych. Z materiałów otrzymanych od uśmiechniętych Japończyków — widać, że tam również trwają już od dawna próby umieszczania na orbicie własnych satelitów.

Coraz częściej zresztą pisze się nie tylko o kosmodromach Cape Canaveral czy Bajkonur, ale pojawiają się nowe nazwy jak Kourou w Gujanie, Woomera w Australii czy rzadziej Tangashima i Kangoshima w Japonii.

Ariane — trzystopniowa rakieta nośna, jest opracowywana od 6 lat przez organizację międzynarodową CNEC, w kooperacji 10 krajów europejskich. Jej pierwsza wersja ma mieć możność wyniesienia na orbitę 1 700 kg (1980 r.). W końcu 1983 r. ulepszona Ariane powinna wystartować z satelitą 2 300 kg. W pierwszej serii ma być wyprodukowane 5 rakiet. Jak widać z przytoczonego przeglądu projektowanych 8 wariantów Ariane, przewiduje się też wystrzelenie na orbitę wahadłowca Navette-Hermes, w czym zainteresowana jest organizacja INTERSAT. W ten sposób kraje Europy zachodniej planują przełamanie monopolu NASA dla wprowadzenia na orbitę satelitów o różnych przeznaczeniach.

Pierwszy stopień Ariane odbył próby w locie w roku 1978, drugi stopień był już odpalony na hamowni, trzeci jest gotowy do prób.

Program satelitarny Ariane ma kosztować 6—11 miliardów franków. Cztery pierwsze odpalenia w latach 1979—1980 mają wprowadzić na orbitę 5 satelitów europejskich.

Pierwszego satelitę planuje się wystrzelić w końcu roku 1979. Będzie on wyposażony w moduł CAT (159 kg), który wyniesie na orbitę geostacjonarną (200 km x 36 000 km). Drugie odpalenie w marcu 1980 wyniesie na orbitę geostacjonarną trzy satelity CAT (150 kg), satelitę dla obsługi radioamatorów AMSAT — Oscar (82 kg) i niemieckiego satelitę naukowego Firewheel (1 080 kg). Trzeci start w czerwcu 1980 — satelita techniczny CAT (315 kg), telekomunikacyjny Apple (630 kg) i meteorologiczny europejski Meteosat 2 (670 kg). Czwarty start — w październiku 1980 wyniesie znowu moduł badawczy CAT i satelitę do nawigacji morskiej Marees A (960 kg). Przewidziano tu również orbitę geostacjonarną.

Pierwsza seria obejmie ogółem 5 rakiet Ariane. Dalej przewiduje się wprowadzenie na orbitę satelity Sirio 2, Moracs B — za pomocą układu zdolnego do podwójnego startu Sylda. Dalej mają wejść na orbitę: Intersat 5, Exosat, ECS 1 Moracs C.

W dziesięcioleciu 1981—1990 Ariane winna wynieść na orbitę 27 do 45 satelitów (tu plany nie są ściśle sprecyzowane). W tym okresie przewiduje się na świecie wystrzelenie aż 220 satelitów. Na Salonie Paryskim wystawiono wiele makiet sztucznych satelitów oraz pokazano ich opisy.

Zastosowany na rakiecie Ariane układ moduł Sylda umożliwia jednoczesne wprowadzenie na orbitę dwóch satelitów w jednej skorupie-osłonie, które rozdzielają się w płaszczyźnie poziomej. Sylda ma swój własny, dodatkowy napęd o ciągu 2,5 do 4,5 tony. Oto jak wygląda ogólny plan Ariane:

Napęd Ariane stanowi zasadniczo silnik Viking z ulepszoną turbopompą. Loty za pomocą Ariane będą lotami klasycznymi, ze stratą członów nośnych, choć przewiduje się człon wielokrotnego użycia Hermes, podobny do wahadłowca Shuttle Space. Trzeci stopień rakiety ma silnik kriogeniczny (wodór i ciekły tlen).

Poczynania komiczne Francji datują się od roku 1961, kiedy to powstało Centralne Studium Badań Kosmicznych — CNES. Bazę stanowi kosmodrom Kourou w Gujanie. Zbudowano pięć stacji śledzenia i kierowania lotami kosmicznymi, znajdują się one nie tylko na terytorium Francji: Toulouse, Las Palmas, Ouagadaugou, Pretoria i Kourou.

Następnym krajem kosmicznym jest Japonia. Miniaturowe rakiety i satelity japońskie latają jednak wysoko i badania trwają tam od wielu lat. Japonia w tym roku nie pokazała na Salonie szerzej swych osiągnięć kosmicznych, jednak z uzyskanych na stoisku japońskim materiałów można poznać zakres prowadzonych badań i konstrukcji.

Istnieją tam dwa główne ośrodki kosmiczne: Państwowe Biuro Rozwoju Kosmicznego, zajmujące się wypuszczaniem satelitów użytkowych (kosmodrom Tangashima) i Centrum Uniwersytetu w Tokio (mieści się w Kagoshima). W latach 1976—1979 pracowano nad satelitami naukowymi, technicznymi, meteorologicznymi i geostacjonarnymi łącznościowymi.

Lista rakiet sondujących serii Kappa obejmuje masy od 270 kg do 1 700 kg i długości od 5 do 10 metrów. Osiągają one wysokości od 60 do 740 km. Biorąc pod uwagę ich średnice od 0,15 do 0,4 metra — są to rzeczywiście „latające ołówki". Seria Lambda ma dużą rozpiętość mas, bo od 68 do 9 480 kg, zaś osiągane wysokości do 2 000 km.

Pierwszy naukowy satelita japoński Osumi był wystrzelony w 1970 roku. Oprócz niego wystrzelono pięć innych. Rakiety i satelity ja-

Rakieta	Ariane 1	Ariane 2	Ariane 3	Ariane 4	Ariane 5
start	1980—81	1982	1983	1984—1985	1988—1990
ładunek użyteczny (orbita geostacjonarna)	2,5 t	—	—	4 t	8 t
wysokość kadłuba (m)	47,4	48,6	48,6	51	50
masa startowa (t)	208	210	227	275—295	288—308
ciąg startowy (t)	245	270	410	550	550

pońskie są więc niewielkie, zrealizowały one jednak dość obszerny program. Zadania ich były następujące: pomiary jonosfery, pomiary plazmy, magnetyzmu ziemskiego, miękkiego promieniowania X ze Słońca oraz promieniowania rentgenowskiego.

Oczywiście założono szereg stacji śledzących na wyspach okalających Japonię. Satelity użytkowe miały na celu obserwacje meteorologiczne i łączność.

Opracowuje się rakietę nośną, mogącą wynieść na orbitę geostacjonarnego satelitę o masie 350 kg (na rok 1980) i docelowo na rok 1985 — wprowadzenie na orbitę satelitę 500 kg.

W latach 1970—1975 wystrzelono następujące satelity: Osumi, badawczy — Transei, badawczy — Transei, naukowy — Shinsei, naukowy — Denpa, badawczy nr 2 — Transei II.

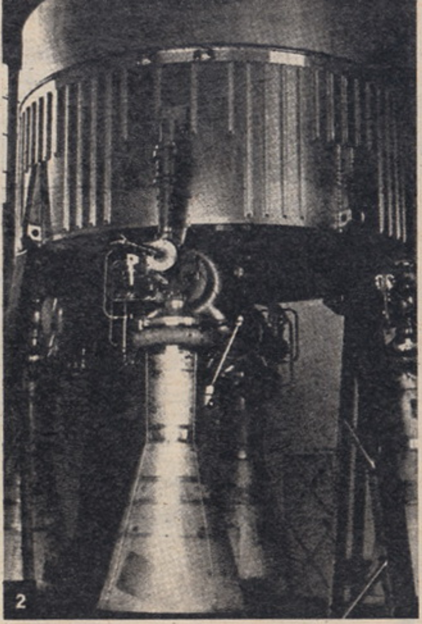
Jak podają publikacje 33 Salonu — w latach 1982—84 ma być wystrzelony za pomocą radzieckiej rakiety nośnej satelita szwedzki M-Sat.

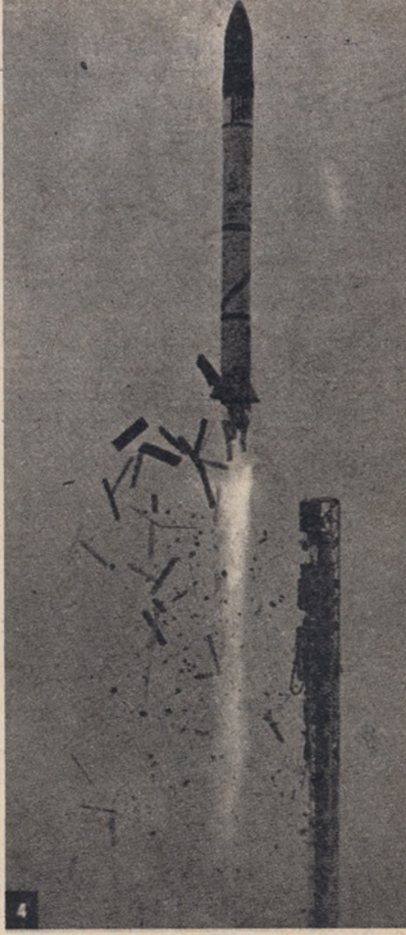
Kosmodromy, służące do prac badawczych i posiadające odpowiednie wyrzutnie są więc nie tylko radzieckie i amerykańskie — wymienia się coraz częściej: Wallops Island (brytyjski), Hamaguir (francuski), Woomera (Australia). Badaniem kosmosu zajmuje się coraz więcej krajów, jednak główną rolę odgrywają Związek Radziecki i Stany Zjednoczone.

Długotrwałe loty zespołów radzieckich dały jednak najwięcej materiałów dla nauki i techniki światowej.

Doc. dr inż. ZDZISŁAW BRODZKI

ILUSTRACJE:
1. ARIANE na 33 Salonie (fot. A. Ablamowicz).
2. Silnik Dokkar, I stopień Ariane.
3. „Latający spodek".
4. Start w Kourou (1975 r.) satelity Starlette za pomocą Diamant B.
5. Satelity japońskie: a. ETS-II — techniczny satelita badawczy, b. geostacjonarny doświadczalny ECS, c. geostacjonarny, meteorologiczny GMS.
6. 8 wariantów ARIANE.
7. Antena „śledząca" w Tskoba.

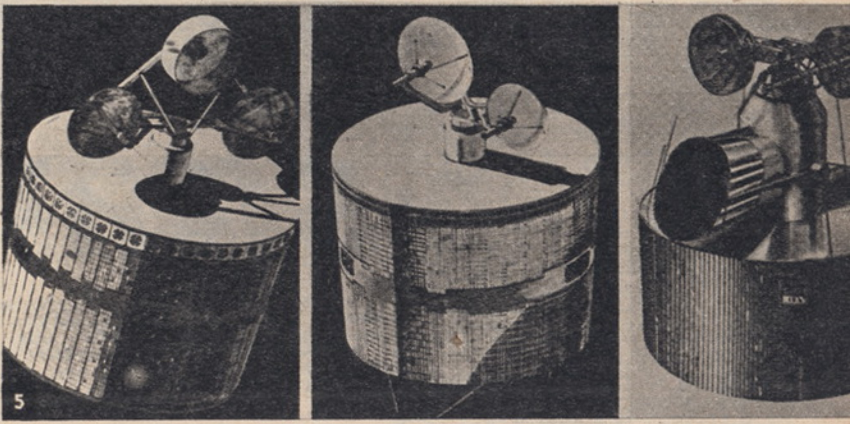

2


4

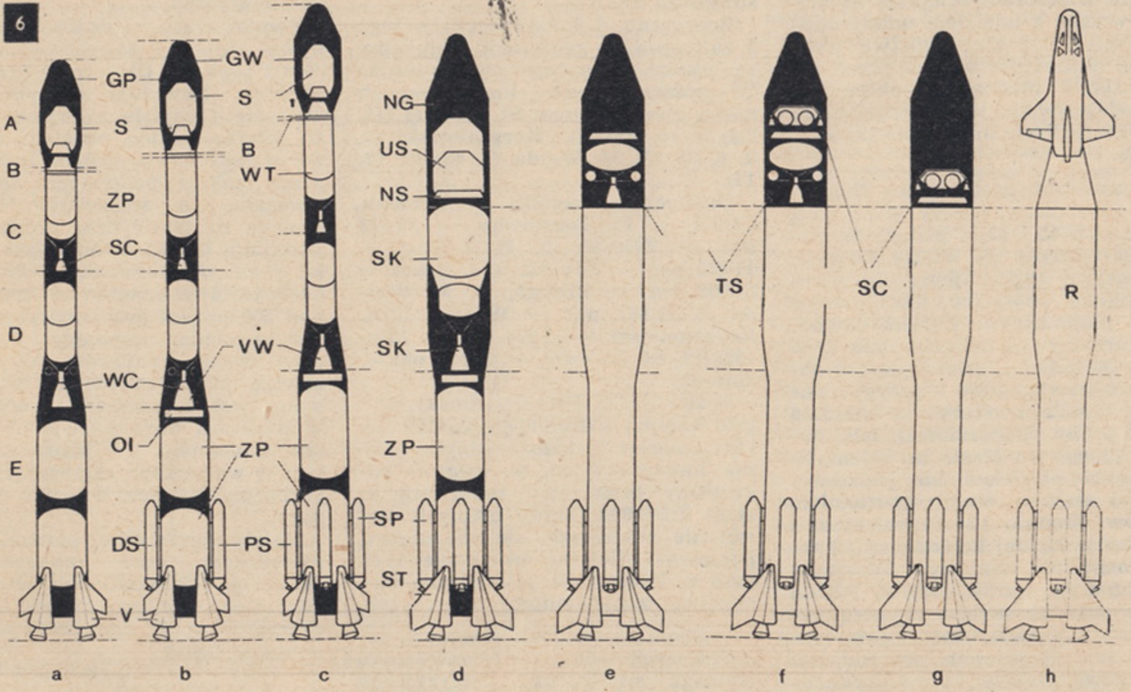

3

JAPOŃSKIE SZTUCZNE SATELITY

Typ satelity	Główne zadania	masa	orbita	rok
doświadczalny techniczny (Kiku)	próby startu i sterowania	86 kg	wysokość 1 000 km, kołowa, kąt nachylenia 47°	1976
Sondowanie jonosfery (Ume)	badanie jonosfery	135 kg	wysokość 1 000 km, orbita kołowa, 70°	1976
II doświadczalny techniczny (ETS-II)	przygotowanie geostacjonarnego satelity i techniki jego prowadzenia i sterowania	130 kg	geostacjonarna	1976
geostacjonarny satelita meteorologiczny (GMS)	obserwacje meteorologiczne	350 kg	geostacjonarna	1977
średniej pojemności satelita łącznościowy doświadczalny (CS)	badanie transmisji na zakresie fal poniżej milimetra	340 kg	geostacjonarna	1977
satelita średniej wielkości telekomunikacyjny — doświadczalny (BS)	badanie telekomunikacji	350 kg	geostacjonarna	1977
doświadczalny satelita łącznościowy (ECS)	badania łączności na falach milimetrowych	130 kg	geostacjonarna	1978

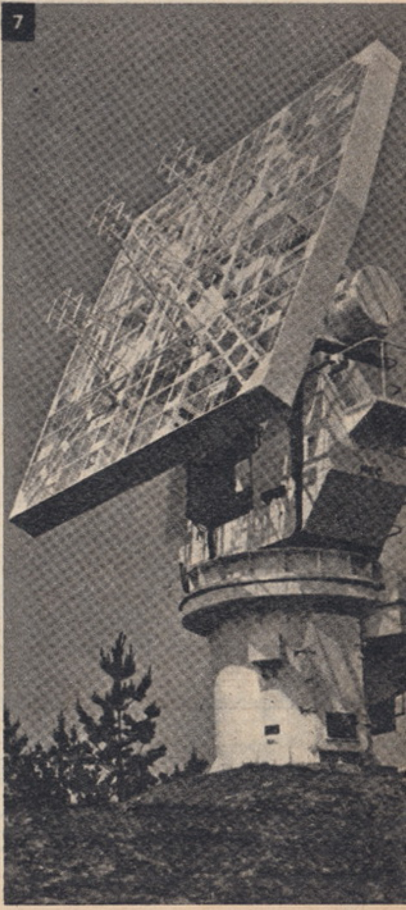

5

6



a — ARIANE 1 (1980), b — ARIANE 2 i 3 (1982/1983), c — ARIANE 4 (1984/1985), d — ARIANE 5/2 (1988—1990), e — ARIANE 5/3A (1988-1990), f — ARIANE 5/4 (1988—1990), g — ARIANE 5/3B (1988—1990), h — ARIANE 5H (1988—1900)
A — pokrycie, B — miejsce oddzielenia, C — trzeci stopień, D — drugi stopień, DS — dodatkowe silniki P-7, E — pierwszy stapień, GP — głowica osłony przedłużona, GW — głowica osłony wzmocniona, NG — nowa głowica segmentowa, NS — nowy satelita wyposażeniowy, OI — zestaw oddzielający pierwszego stopnia, PS — pokrowce 4 silników P-7, R — rakieta nośna z Hermesem, S — Sylda, SC — silnik Callerete, SK — stopień kriogeniczny H 40/45, SP — silniki P-8.5, ST — stateczniki powiększone, SC — stopień z członem sterującym, TS — trzeci stopień (silnik H-8), US — układ do startu wielokrotnego, V — Viking 5 o zwiększonym ciągu, W — Viking 4 o zwiększonym ciągu, WC — Viking 4 o zwiększonym ciągu, WT — wzmocniony Case i trzeci stopi eń, ZP — zbiornik przedłużony.

7



DOKOŃCZENIE ZE STR. 9

Jeśliby z tej tabeli wyeliminować nawet Francję i Jugosławię zakładając, że są to kraje ze względu na swą specyfikę nieporównywalne — to już samo porównanie z bratnią Czechosłowacją wystarczy. Zwłaszcza, jeśli dodać do tego, że pod względem globalnej produkcji dóbr materialnych kraj nasz oscyluje w granicach 10 miejsca w świecie przy zdecydowanie drugim miejscu wśród krajów RWPG.

Myślę więc, że przy rozważaniach na temat pilności budowy Okęcia II również ten aspekt sprawy nie powinien umykać z pola widzenia. Pod warunkiem, że nie doprowadzi to do załamania rąk; że niby to i tak już za późno, a budowa dworca musi przecież potrwać...

Owszem — musi, ale niekoniecznie zbyt długo. Wszak można służyć wieloma przykładami, że potrafimy budować duże i piękne obiekty wręcz w imponującym tempie. Ktoś sięgając niedawno po takowe (przykłady) przypomniał, że resort komunikacji wybudował w Warszawie ostatnimi laty Dworzec Wschodni, Dworzec Centralny, a teraz buduje Dworzec Zachodni. Wyraził przy tym ten ktoś przekonanie, iż tylko z odpadków tych inwestycji można by było wznieść Okęcie II. Nie wiem ile w tym racji, ale wydaje się, iż nutka szczerego żalu tkwiąca w tym przekonaniu jest uzasadniona.

Ja osobiście sięgnąłbym jednak po przykład jeszcze konkretniejszy: przecież miejski dworzec lotniczy PLL LOT w Warszawie, czyli tzw. „Air terminal" — obiekt naprawdę imponujący — ma być zbudowany w ciągu zaledwie 24 miesięcy! A więc można. Tylko, że i tutaj rodzi się pewna wątpliwość i pytanie: czy w odniesieniu do sytuacji na Okęciu tenże przepiękny „Air terminal" nie będzie sterczeć jak przysłowiowy kwiatek na kożuchu? A w związku z tym, pytanie drugie: czy nie pomylono tu gradacji potrzeb i nie rozminięto się z rozwagą przy ustalaniu kolejności inwestycji? Co chyba nie najlepiej by też świadczyło o aktualnym systemie finansowania lotnictwa cywilnego.

Chętnie bym przeczytał na łamach „Skrzydlatej" coś, co rozwiałoby lub podważyło te wątpliwości.

Mgr W. JORMA



Okęcie: Tak, pęka w szwach, nie ulega wątpliwości.

Zdjęcie: L. Zielaskowski







START we VRCHLABI

W dniach 1–8 września br. we Vrchlabi odbyły się X Samolotowe Mistrzostwa Czechosłowacji. W ramach wzajemnych polsko-czechosłowackich kontaktów sportowych – w mistrzostwach udział wzięli reprezentaci Polski: STANISŁAW BABIARZ, ANDRZEJ KORZENIOWSKI i MARIAN WAJDA. Kierownikiem ekipy był Tadeusz ODOR, a mechanikiem – EDWARD JAMA. Oto krótko relacja z tych mistrzostw, pióra jednego z naszych reprezentantów, Mariana Wajdy. (red.)

1 września przylatujemy do Vrchlabi w pełnym składzie, dwoma Zlinami-42 i Wilgą. Tego samego dnia wieczorem oficjalne otwarcie zawodów z udziałem władz miasta Vrchlabi i kierownictwa Svazarmu. Serdecznie witana przez organizatorów mistrzostw, ekipa nasza podejmowana jest również przez gospodarza Vrchlabi, w zabytkowym zamku.

W zawodach brało udział 27 pilotów-zawodników, którzy latali sólo, na Zlinach-42 i 43, a piszący te słowa jako jedyny na Wildze. Dopiero na miejscu zapoznajemy się z regulaminem zawodów. Na godzinę przed planowanym startem zawodnik otrzymywał zadanie dnia i w czasie 30 minut musiał wykonać obliczenia nawigacyjne i przygotować mapę. Każda konkurencja składała się z: **próby obliczeniowej; lotu nawigacyjnego po trasie ze zidentyfikowanym obiektem na podstawie zdjęć i slajdów oraz rozpoznaniem znaków** (średnio 12—15 obiektów i znaków w każdej konkurencji) **i regularnego lotu w czasie** z tolerancją 5 sekund na starcie lotnym, PZK i mecie oraz 15 sekund na nieujawnionych punktach kontrolnych, tzw. bramkach. Regulamin przewidywał dodatkowe punkty karne za każde zaobserwowane na trasie przelotu boczne odchylenie samolotu ponad 500 m od nakazywanej trasy, krążenie i przelot poza sektorami linii startu i mety. Przy rozpoznaniu lotniczym stosowany był współczynnik za prędkość samolotu, Wilga więc otrzymywała 10% mniej punktów za rozpoznanie lotnicze w stosunku do Zlinów.

Rozegrano 6 konkurencji, z tego 5 zaliczono do punktacji. Lataliśmy ze zmiennym szczęściem, zajmując w poszczególnych konkurencjach następujące miejsca: **St. Babiarz (15, 2, 19, 10, 19), A. Korzeniowski (8, 2, 6, 23, 7), M. Wajda (2, 12, 10, 12, 14).**

Ostateczne wyniki mistrzostw CSRS: **1. P. Touzimsky — 12 113 pkt — Zlin-43; 2. P. Zeman — 11 925 pkt — Zlin-43; 3. J. Jakes — 11 802 pkt. — Zlin-43; 11. M. Wajda — 11 367 pkt — Wilga; 12. A. Korzeniowski — 11 264 pkt — Zlin-42; 13. St. Babiarz — 11 206 pkt — Zlin-42.**

Mistrz CSRS, Petr Touzimsky, wygrał kolejno 4 konkurencje. Zawody rozegrano w bardzo trudnym terenie nawigacyjnym, w którym odczuliśmy brak map lotniczych w skali 1:200 000. Mimo usilnych starań nie udało nam się ich zdobyć, ponieważ oficjalne uzyskanie tych map w Polsce jest praktycznie niemożliwe, z niewiadomych przyczyn.

Obecnie na każdych zawodach samolotowych od pilota-zawodnika wymaga się bardzo precyzyjnego wykonywania zadania. Możliwe to będzie wówczas, gdy pilot otrzyma właśnie taką mapę lotniczą, i to nie tylko na zawody, lecz gdy stanie się ona narzędziem w jego ciągłym treningu. W Czechosłowacji zdecydowana większość pilotów używa wspomnianych map. Ponieważ w zawodach obowiązująca była mapa 1:500 000, organizator problem ten rozwiązał w ten sposób, że razem ze sprawozdaniem dostarczał kserograficzną odbitkę obowiązującej mapy z narysowaną trasą i na niej zawodnik umiejscawiał rozpoznane obiekty.

Pomiar czasu przez komisarzy odbywał się przy zastosowaniu zegarów z zapisem. Ułatwia to pracę komisarzy, likwiduje pomyłki przy odczycie i zapisie mierzonego czasu. Warto by ten problem rozwiązać w taki sam sposób w Polsce poprzez zakup podobnych zegarów. Uważam, że stosowanie tajnych bramek na trasie oraz prowadzenie punktacji karnej za ominięcie bramki i za zaobserwowanie bocznego odchylenia samolotu od trasy ponad 500 m jest problematyczne. Nie jest to pomiar przyrządem lecz według oceny komisarza na oko i zawsze przez zawodnika przyjmowany jest z mieszanym uczuciem. W trudnych warunkach meteo zmusza zawodnika do kontynuowania lotu w warunkach zagrażających jego bezpieczeństwu, a to już nie jest sport.

Należy podkreślić bardzo dobrą organizację, duże zaangażowanie działaczy i sympatyków lotniczych oraz doskonałe przygotowanie części sportowej X Samolotowych Mistrzostw CSRS.

MARIAN WAJDA

NA ZDJĘCIACH, w kolejności: Zliny ● Czołowi piloci mistrzostw CSRS na podium zwycięzców: P. Touzimsky (1 miejsce), P. Zeman (2 m.) i J. Jakes (3 m.) ● Podczas zakończenia mistrzostw. W środku Polacy: M. Wajda, A. Korzeniowski i S. Babiarz.

Zdjęcia: H. Kucharski (1) i M. Wajda (2)

MODELARZE GOŚĆMI SZKOŁY ORLĄT

W dniach 31.08.—2.09.1979 na lotnisku Aeroklubu Orląt w Dęblinie (Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza) rozegrano 44 Mistrzostwa Polski w klasach modeli latających F1A—F1B i F1C. Gościny modelarzom użyczyła kuźnia kadr naszego lotnictwa wojskowego — WOSL. I od razu na wstępie należy zaznaczyć, że była to gościna wspaniała. Gospodarzem był komendant WOSL, gen. bryg. pil. dr hab. Józef Kowalski, który dokonał uroczystego otwarcia mistrzostw. Kierownictwo spoczywało w rękach ppłk. pil. dr. Stefana Bulandy, którego zastępcą był kpt. mgr inż. Wiesław Szymkowski. Funkcje sportowe pełnili działacze z aeroklubów.

Uczestnicy

Bardzo dobrze się stało, że tym razem powrócono do systemu organizacji sprzed paru lat, mianowicie w zawodach startowali równocześnie juniorzy i seniorzy. O korzyściach wypływających z takiego układu nie będę wspominał, gdyż są one oczywiste szczególnie dla juniorów. Również dla władz naszego modelarstwa takie wspólne mistrzostwa są okazją do pełniejszego poznania aktualnego stanu poziomu sportowego w klasach modeli latających. Jak wiadomo, od kilku lat do finału mistrzostw dostają się zawodnicy poprzez dwustopniowy system eliminacji — najpierw odbywają się eliminacje strefowe, a potem półfinały w dwóch grupach — północnej i południowej. Nie wdając się w szczegóły należy stwierdzić, że system ten w pełni zdaje egzamin i przy niewielkich uprawnieniach powinien być stosowany w przyszłości. Znakomita większość zawodników z liczby ok. 150 była dobrze przygotowana do mistrzostw.

Modele

Rewelacji nie zauważyłem. Tym niemniej należy stwierdzić, że ogólny poziom konstrukcji i wykonawstwa modeli latających w naszym kraju podniósł się w ostatnich latach wyraźnie. Widać to i na tych mistrzostwach. Modele szybowców zawodników z Białegostoku (Gołubowski, Fiłończuk), silnikówki Piątka i Ochmana z Wrocławia czy gumówki Dzika i Kosińskiego (Warszawa), Podlewskiego (Toruń), Sikory (Poznań), niczym nie ustępują czołowym konstrukcjom zagranicznym. Dodatkowo wyróżnia je staranność wykonania. Również wiele pięknych modeli zademonstrowali juniorzy. Do wyróżniających się zaliczyć należy przede wszystkim modele zwycięzców, Nosewicza (F1A), Łuniewskiego (F1B) i Włodarczyka (F1C). Ciekawy i piękny wystrój plastyczny miał model Adama Wierbilisa z Opola. Około 80% wszystkich szybowców było wyposażonych w zaczepy do startów dynamicznych. Jest to postęp ogromny w stosunku do ubiegłych lat. Tu i ówdzie szwankowała jednak technika holowania. Zaledwie kilka modeli F1B posiadało kadłuby kwadratowe lub prostokątne; pozostałe modele — kadłuby rurowe w większości zwijane z balsy. Tym razem niewiele było narzekań na jakość gumy. Guma Alfa-Romeo, paczkowana w Wytwórni Prefabrykatów w Krośnie, poprzez CSH, dotarła na czas do większości aeroklubów.

Zebrane przeze mnie opinie wskazują jednak na następujące mankamenty: kupujący stwierdzili duży rozrzut masy gumy w torebkach, wiele porcji miało masę 35—36 g, niektóre powyżej 40 g. Stąd chyba słuszny postulat: aerokluby powinny mieć możliwość zakupu w Krośnie gumy nie paczkowanej, w motkach. Nakazują to względy praktyczne, które muszą wziąć górę nad handlowymi. Oczywiście mowa jest o określonej partii gumy, większość powinna znaleźć się w sklepach CSH wraz z innymi akcesoriami.

Modele F1C od lat są klasą nieco odbiegającą od dwóch pozostałych. Jest to niewątpliwie klasa bardzo trudna technicznie, wymaga profesjonalnego sprzętu w postaci bardzo dobrych silników i mechanizmów zegarowych sterujących czynnościami elementów modelu. Silniki, przynajmniej dla czołówki, udało się zabezpieczyć, natomiast mechanizmy są nadal budowane własnym sumptem lub pozyskiwane drogą różnej wymiany z zagranicą. Silnikówki powoli pną się do góry, były nawet w br. znaczące sukcesy międzynarodowe. Ogólnie jednak do średniego poziomu europejskiego sporo nam brakuje. Czołówka nasza w tej klasie też jest bardzo wąska.

Wyniki sportowe

Zdobywców czołowych lokat w poszczególnych klasach wymieniłem w poniższym zestawieniu, wymagającym kilku zdań komentarza. Klasa F1A. Zażartą walkę o zwycięstwo toczyli — Kubit, Gołubowski, Fiłańczuk, a wygrał czwarty, mało jeszcze znany Chomicz z Poznania. Walka do końca była piękna, stojąca na światowym poziomie. Było na co patrzeć. Wszystkim należą się słowa uznania. Klasa F1B. Podium zajęli zawodnicy, którzy w ostatnich latach nie odnosili poważniejszych sukcesów. A w ogóle to dominuje stara gwardia. W pierwszej dziesiątce znaleźli się na ośmiu pozycjach znani od lat zawodnicy. Nowe twarze, to Szymanowski z Leszna i Ziółkowski z Grudziądza, ubiegłoroczny junior. Ogólny wysoki i wyrównany poziom czołówki (potwierdziły go tegoroczne starty międzynarodowe) nie budzi obaw na przyszłość. Klasa F1C. W czołówce od lat te same nazwiska i chyba nieprędko taka sytuacja się zmieni. Podwyższanie umiejętności jest tu uzależnione od bogatego doświadczenia zawodnika, wyposażenia sprzętowego i długotrwałego treningu. Należy oczekiwać cierpliwie dalszego, widocznego już postępu.

KAZIMIERZ ŁAPIŃSKI

KLASA F1A – JUNIORZY

1. Artur Nosewicz – Aer. Ziemi Lubelskiej 1226 pkt.; Piotr Zajdel – Aer. Podkarpacki – 1195 pkt.; 3. Krzysztof Jasina – Aer. Ziemi Zamojskiej – 1192 pkt.

SENIORZY

1. Janusz Chomicz – Aer. Poznański – 1260 + 240 + 300 + + 360 pkt.; 2. Stanisław Kubit – Aer. Gliwicki – 1260 + + 240 + 300 + 170 pkt.; 3. Roman Gołubowski – Aer. Białostocki – 1260 + 240 + 119 pkt.

KLASA F1B – JUNIORZY

1. Krzysztof Łuniewski – Aer. Warmińsko-Mazurski – 1221 pkt.; 2. Krzysztof Różycki – Aer. Poznański – 1155 pkt.; 3. Janusz Chajecki – Aer. Warszawski – 1072 pkt.

SENIORZY

1. Wiesław Dzik – Aer. Warszawski – 1260 pkt.; 2. Jerzy Podlewski – Aer. Pomorski – 1230 pkt.; 3. Bronisław Malczyk – Aer. Krakowski – 1183.

KLASA F1C – JUNIORZY

1. Jerzy Włodarczyk – Aer. Śląski – 788 pkt.; 2. Karol Lewandowski – Aer. Poznański – 770 pkt.; 3. Jarosław Zieliński – Aer. Szczeciński – 619 pkt.

SENIORZY

1. Roman Czerwiński – Aer. Kujawski – 1246 pkt.; 2. Tadeusz Piątek – Aer. Wrocławski – 1130 pkt.; 3. Marian Malecki – Aer. Poznański – 1095 pkt.

NA ZDJĘCIACH:

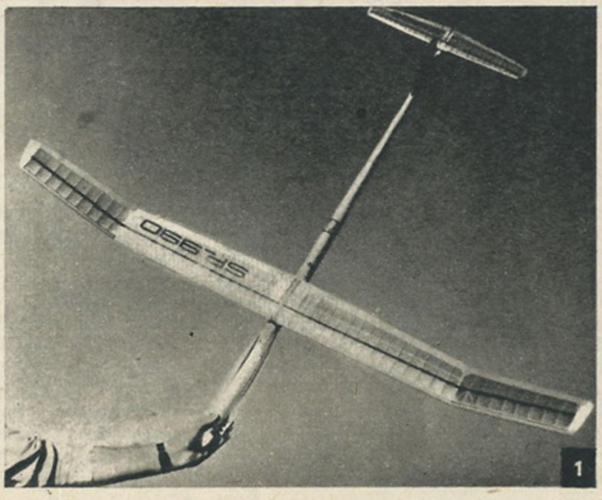
1. Efektowny model F1B Piotra Sikory.
2. Mistrz Polski, Roman Czerwiński, z Aeroklubu Kujawskiego ze swoim modelem silnikowym.
3. Piotr Sikora (Aeroklub Poznański przygotowuje model F1B do startu. Model umocowany w stojaku dla samodzielnego nakręcania gumy.
4. Jak wygrać? – rozmyśla Jan Ochman z Aeroklubu Wrocławskiego.
5. Oryginalne rozwiązanie układu stateczników w modelu F1B Jerzego Kosińskiego z Aeroklubu Warszawskiego.

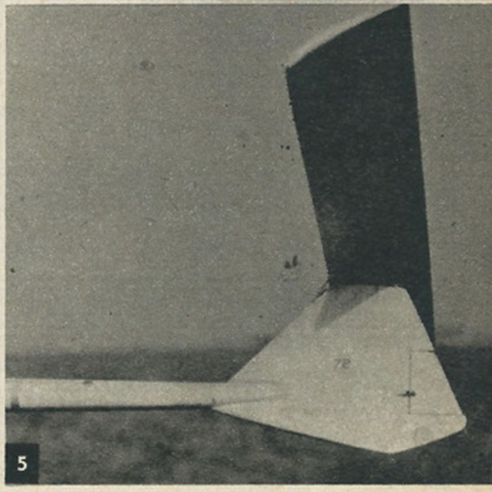
Zdjęcia autora


2


3

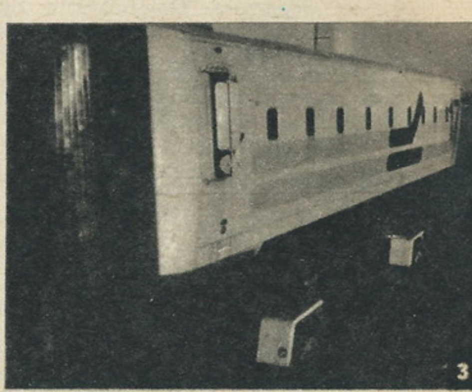

4


1


5



1



3



2



4

KORESPONDENCJA WŁASNA

SPOD ZNAKU KLONOWEGO LIŚCIA

Lądując w montrealskim międzynarodowym porcie Mirabel, a następnie korzystając z jego urządzeń obsługi pasażerów, odnosi się w pierwszym momencie wrażenie spokoju, nietypowej ciszy, nieledwie bezruchu. Wystarczy jednak przejrzeć rozkład lotów tego portu, aby zorientować się, że jest to tylko spokój pozorny, osiągnięty dzięki nowoczesnym rozwiązaniom technicznym, natomiast ruch samolotów i pasażerów jest w rzeczywistości ogromny. Wynika on zresztą z samej skali natężenia ruchu lotniczego w Kanadzie.

W kraju tym działają 32 większe towarzystwa lotnicze i dziesiątki mniejszych przewoźników o znaczeniu na ogół lokalnym. Na czoło potentatów wysuwa się zdecydowanie, założone w 1937 r. (pierwotnie pod nazwą Trans-Canada Airlines), państwowe od początku istnienia towarzystwo **Air Canada**, o wielkości którego świadczyć może 21 tys. zatrudnionych pracowników oraz flota 110 odrzutowców różnych typów, z jumbo jetami na czele.

Drugim co do wielkości przewoźnikiem kanadyjskim, również państwowym, jest **CP Air** (do 1968 r. znany pod nazwą Canadian Pacific Lines), który egzystuje od 1942 r. i zatrudnia obecnie ponad 7 000 pracowników; dysponuje on 25 odrzutowcami, w tym także klasy jumbo jet.

Trzecim co do wielkości towarzystwem lotniczym, założonym w 1974 r. przez rząd prowincji Alberta, jest **Pacific Western Airlines** z 2 400 pracownikami i flotą składającą się z 20 odrzutowców. Wśród wielu innych przewoźników należy jeszcze wspomnieć o **Okanagan Helicopters**, który podjął swą działalność w 1947 r. i obecnie jest największym w Kanadzie towarzystwem lotniczym opierającym swą działalność wyłącznie o flotę śmigłowcową (prawie 150 egz. różnych typów przy 610 zatrudnionych pracowników); jeśli uwzględnić wszystkie całkowicie kontrolowane finansowo przez tego przewoźnika towarzystwa śmigłowcowe, występujące zresztą pod odmiennymi nazwami, to należy go uznać za potentata w skali całego świata kapitalistycznego.

Naturalnie biorąc pod uwagę wszystkich wymienionych i nie wymienionych przewoźników oraz samoloty zagranicznych towarzystw utrzymujących połączenia z Kanadą, a pomijając lotnictwo wojskowe, nie można mieć pełnego wyobrażenia o skali ruchu lotniczego w tym kraju, jeśli nie uwzględni się pozostałej liczby samolotów, zarejestrowanych i eksploatowanych na terytorium całego państwa. Kanada ma powierzchnię 32-krotnie większą od terytorium Polski (stanowiąc drugie po ZSRR pod względem wielkości państwo na świecie). Posiadając ponad 21 tys. zarejestrowanych cywilnych samolotów i śmigłowców, Kanada dysponuje drugą co do wielkości (po USA) cywilną flotą powietrzną wśród krajów kapitalistycznych.

W podanej liczbie mieści się około 20,2 tys. samolotów i śmigłowców tzw. ogólnego użytku, z czego około 15,2 tys. zarejestrowanych jest prywatnie do osobistego użytku ich właścicieli. 5 tys. samolotów i śmigłowców eksploatowanych jest w celach zarobkowych, a więc w różnych szkołach lotniczych i aeroklu-

bach (jest to bodaj najruchliwsza część lotnictwa pod względem liczby starto-lądowań przypadającej na jeden statek powietrzny), dla celów transportowych (w uzupełnieniu usług większych, licencjonowanych przewoźników), a więc m.in. dla dowozu frachtu i pasażerów do portów regularnej komunikacji lotniczej, do przewozu chorych, do obsługi różnych arktycznych operacji badawczych, w usługach agrolotniczych (istnieje w tym kraju ponad 100 zleceniodawców do realizowania tego rodzaju prac), do zaopatrywania i nadzoru pasących się stad bydła, a ponadto dla potrzeb rybołówstwa, leśnictwa, budownictwa, handlu wewnętrznego, ale także i zagranicznego oraz w najszerzej pojętej czarterowej działalności z zakresu transportu lotniczego.

15,2 tys. samolotów i śmigłowców wykorzystywanych — operując terminologią przyjętą u nas w odniesieniu do nieosobowych samochodów prywatnych — na „użytek własny", służy wyłącznie do osobistych celów ich właścicieli, a więc dla celów komunikacyjnych (w tym np. jako środek transportu w handlowych podróżach biznesmenów, czy też farmerom), treningowych lub zgoła czysto rekreacyjnych. W tej grupie są zarówno małe samoloty odrzutowe jak i tłokowe, jedno- i dwusilnikowe.

Biorąc pod uwagę udział lotnictwa ogólnego użytku w narodowym produkcie globalnym, Kanada szacuje ten udział na poziomie uzyskiwanym przez przemysł farmaceutyczny, browarniczy lub owocowo-warzywny. To znaczy udział uwarunkowany jest liczącym się w skali kraju stanem zatrudnienia, niezbędną produkcją sprzętu latającego wraz z częściami zapasowymi i wyposażeniem dodatkowym oraz niezbędnym potencjałem obsługowym i remontowym.

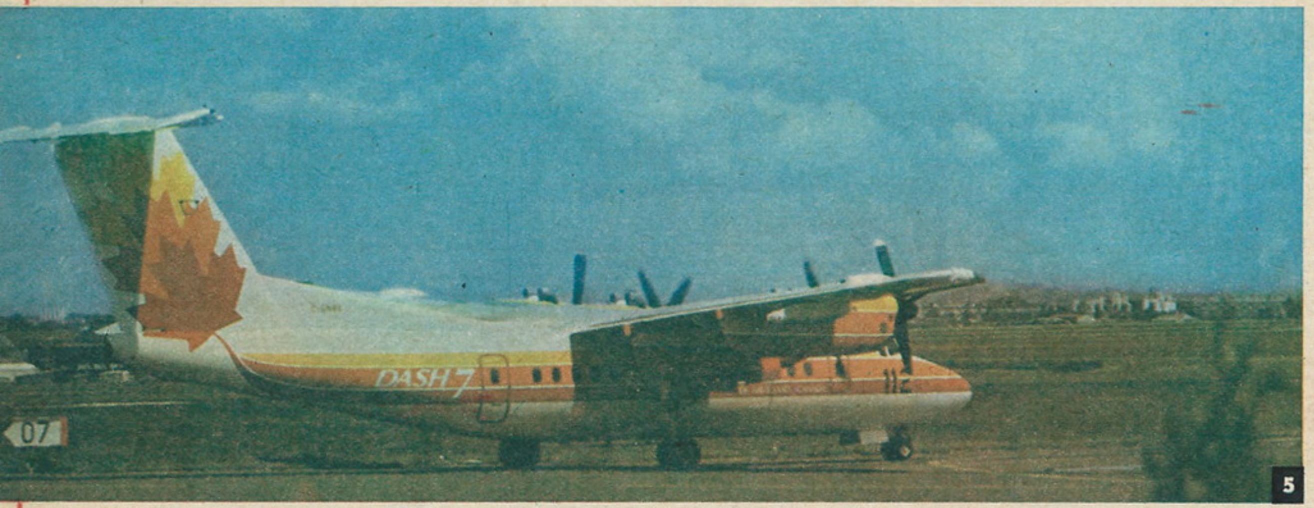
W rozległym terytorium Kanady warunki meteorologiczne przez znaczną część roku wymaga ustawicznego polepszania systemu naziemnego zabezpieczenia lotów, budowy nowych lotnisk i portów lotniczych oraz usprawnienia systemów kierowania lotami, także w trudnych warunkach arktycznych.

Mimo tych naturalnych utrudnień działalność kanadyjskich przewoźników lotniczych należy do stosunkowo bezpiecznych, jako iż kraj ten w pięcioleciu 1973—78 znalazł się na 11 pozycji wśród klasyfikowanych 18 krajów, realizujących ponad 90% wszystkich przewozów lotniczych świata kapitalistycznego, legitymując się odpowiednimi wskaźnikami jedynie nieco poniżej średniej dla tych 18 krajów. Nie mniej jednak Kanada, o stosunkowo trudnych warunkach klimatycznych i meteorologicznych, a przy tym o bardzo licznej cywilnej flocie powietrznej, musi poświęcać wiele uwagi bezpieczeństwu lotów i właśnie decydującą rolę spełnia w tym zakresie Zarząd Kanadyjskiego Transportu Lotniczego, znany pod skrótem CATA (od angielskiej nazwy: Canadian Air Transportation and Administration).

CATA zajmuje się przede wszystkim: projektowaniem, nadzorem nad budową i zarządzaniem cywilnymi portami lotniczymi, wyposażaniem ich w niezbędne urządzenia naziemnego zabezpieczenia lotów, umożliwiające wszystkim samolotom — dowolnego typu i wielkości — operowanie nad całym terytorium państwa, opracowywaniem, a także egzekwowaniem odpowiednich przepisów normatywnych i wymagań norm technicznych, także dotyczących bezpieczeństwa lotów, w odniesieniu do całego krajowego lotnictwa cywilnego oraz rejestrowaniem wszystkich nowych samolotów. Odpowiada ponadto za system kierowania ruchem lotniczym krajowym i zagranicznym na obszarach Przybrzeżnej, powietrzny zwiad stanu założenia akwenów wodnych i kontrola ich ewentualnego zanieczyszczenia produktami ropy naftowej oraz obsługa transportowych potrzeb premiera, wyższych urzędników krajowych oraz zagranicznych dostojników przybywających w oficjalnych misjach państwowych.

W celu spełnienia wszystkich swych zadań CATA dysponuje około 14 tys. pracowników i budżetem rocznym przekraczającym miliard dolarów kanadyjskich. W instytucji tej da się wydzielić 4 główne piony: centrala w stołecznej Ottawie, Dyrekcja Lotnictwa Cywilnego, Dyrekcja Portów Lotniczych i Inwestycji oraz 6 regionalnych zarządów (podległych centrali) w Moncton (Region Atlantycki), Montrealu (Region Quebec), Toronto (Region Ontario), Winnipegu (Region Centralny), i Vancouver (Region Pacyfiku). Grupa kierownicza z centrali dysponuje finansami całej instytucji, zarządza całością, odpowiada za politykę personalną, a także za planowanie, statystykę, prognozowanie i programowanie rozwoju lotnictwa cywilnego jako całości, jak również za nadzór nad eksploatacją. Dąży się przy tym do wzmocnienia dwustronnych powiązań między centralą a regionalnymi zarządami dla zapewnienia właściwego planowania, ustalania celów, priorytetów, programów rozwoju i odpowiedniego rozdziału środków. Dyrektorzy generalni dwóch tzw. centralnych dyrekcji dysponują w swych pionach służbami pracującymi w regionalnych zarządach, co zapewnia integralność systemu w każdej dziedzinie działalności CATA.

Dyrekcja Lotnictwa Cywilnego zatrudnia 7 400 pracowników, z czego 6 400 w regionach, a jej budżet w ostatnim pięcioleciu wzrósł dwukrotnie, przy czym — jak się oczekuje — w roku budżetowym 1981—



5

poważny udział (około 16% powierzchni kraju) mają wyspy, skupione zwłaszcza na północy w postaci Archipelagu Arktycznego (13,7% powierzchni kraju), pokrytego w znacznej mierze lodami, jako że 3/5 powierzchni kraju należy do obszaru wiecznej zmarzliny; 100 tys.[2] zajmują wręcz stałe lodowce. Istotny jest przy tym fakt, że zarówno osadnictwo jak i tereny podlegające zagospodarowaniu przez człowieka przesuwają się coraz bardziej ku północy, a to głównie ze względu na znaczne zasoby surowców mineralnych usytuowane także w do niedawna praktycznie nie wykorzystywanych gospodarczo rejonach arktycznych Kanady. W efekcie, również w północnych regionach następuje intensyfikacja ruchu lotniczego, co zważywszy na trudne przyległych, za telekomunikację i systemy elektroniczne obsługujące lotnictwo, obsługę nawigacyjną oraz prawidłową obsługę techniczną.

Zarząd ten jest właścicielem 168 cywilnych portów lotniczych i lotnisk, spośród których 90 administruje samodzielnie. W gestii CATA jest także flota Transport Canada, składająca się z 90 statków powietrznych (m.in. typu Lockheed Jet Star, Vickers Viscount, Gulfstream II Jet) i 35 śmigłowców, a więc liczebnością ustępująca jedynie głównemu przewoźnikowi Air Canada.

Do podstawowych zadań floty Transport Canada należą: ocena różnych radiowych i elektronicznych urządzeń nawigacyjnych oraz stopnia wyszkolenia pilotów cywilnych, obsługa przy użyciu własnych śmigłowców Kanadyjskiej Straży

82 przekroczy on 400 mln dolarów. Do zadań tego pionu należy:

- prowadzenie działalności legislacyjnej, standaryzacyjnej oraz opracowywanie przepisów z zakresu kontroli cywilnego lotnictwa kanadyjskiego,
- ustalanie kierunków działania i wymagań dotyczących wydawania licencji, przeprowadzania inspekcji i wcielania ich wyników w życie,
- kierowanie ruchem lotniczym na terytorium kraju i innymi przestrzeniami Ameryki Północnej, nad którymi Kanada przejęła opiekę w ramach ustaleń dokonywanych na forum ICAO oraz eksploatacja urządzeń telekomunikacyjnych,
- ustalanie w skali krajowej priorytetów w zakresie wyposażenia służb naziemnych lotnictwa cywilnego,
- ustalanie norm dotyczących sterowania samolotów cywilnych, badanie wypadków lotniczych, nadzór w zakresie całokształtu przedsięwzięć związanych z bezpieczeństwem lotów w lotnictwie cywilnym oraz działanie na rzecz poprawy tego bezpieczeństwa,
- kontrola działania floty Transport Canada.

Do osiągnięć omawianej dyrekcji należy zaliczyć m.in.: opracowanie marszrutowego systemu kierowania lotem (JETS), zaprojektowanego dla automatyzacji kontroli ruchu lotniczego, systemu nawigacji lotniczej dla samolotów typu STOL, systemu kontroli hałasu w portach lotniczych, systemu bezpieczeństwa zapobiegającego powstawaniu paniki wśród pasażerów podczas zamachów porywaczy i podczas wypadków związanych z działalnością lotnictwa cywilnego oraz opracowanie Narodowego Planu Przestrzeni Powietrznej, który stanie się częścią składową Narodowego Planu Transportu Lotniczego.

Dyrekcja Portów Lotniczych i Inwestycji z kolei zatrudnia 5 200 pracowników, a jej budżet wzrósł w ostatnim pięcioleciu więcej niż dwukrotnie, przy czym przewiduje się, że w roku budżetowym 1981—82 osiągnie on wartość około 590 mln dolarów. Poza planowaniem i projektowaniem nowych portów lotniczych, do zadań tej dyrekcji należy obsługa i konserwacja eksploatowanych portów, planowanie, projektowanie i konserwacja całego ich zaplecza naziemnego (z wyjątkiem urządzeń kontroli ruchu lotniczego), ustalanie planów i priorytetów w skali kraju odnośnie marketingu, dostarczania i obsługi urządzeń dla portów lotniczych oraz utrzymywanie w nich porządku i bezpieczeństwa.

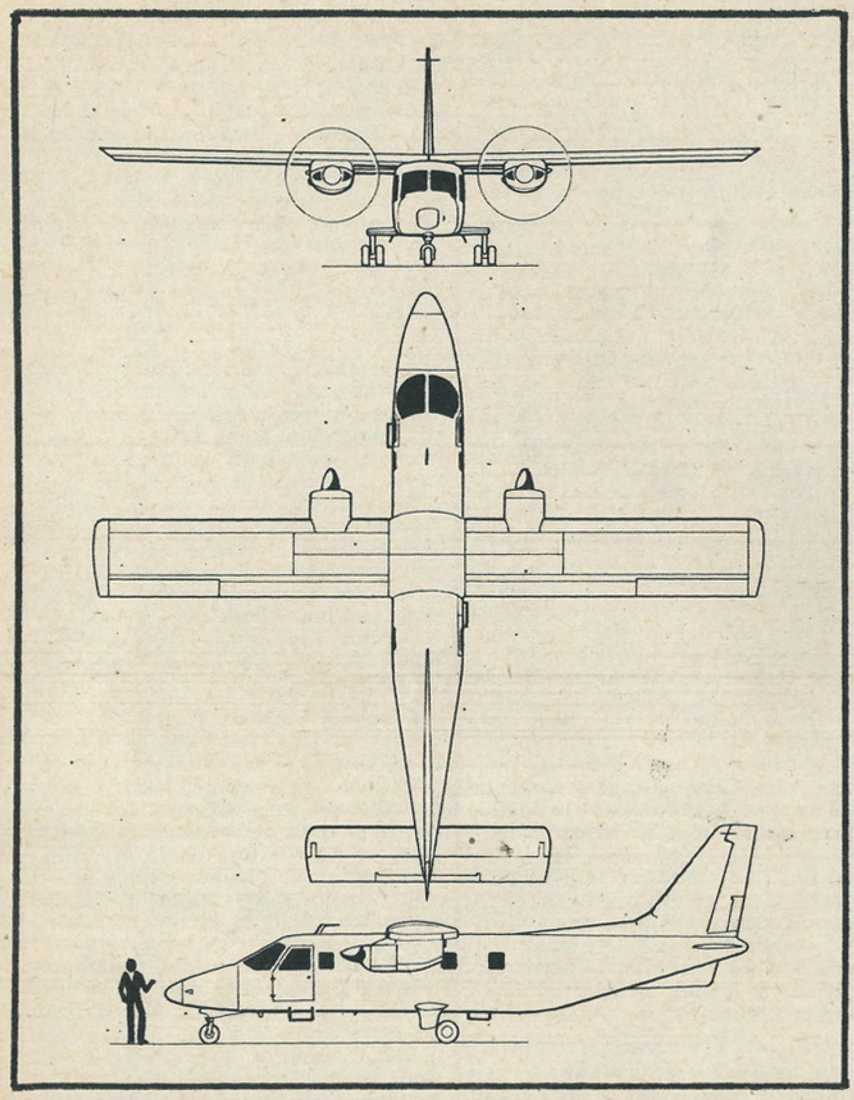
Tak więc w okresie działalności tej dyrekcji leży m.in. zarówno utrzymywanie odpowiednich służb ratowniczych, usuwanie lodu i śniegu z dróg startowych, dostarczanie odpowiednich urządzeń do szybkiego przemieszczania poczty, frachtu i bagażu, jak i nawet zapewnienie odpowiedniej sieci sklepów dla pasażerów w portach lotniczych (stąd być może np. w Gander na kanadyjskiej Nowej Funlandii niemal połowa kubatury hali pasażerskiej poświęcona jest na pomieszczenie rozlicznych sklepów i barów) oraz kierowanie służbami dostarczającymi środki żywnościowe na pokłady samolotów.

Liczne — jak widać z tego krótkiego przeglądu — obowiązki CATA, wynikające wprost z kanadyjskiego Prawa Lotniczego, mają w sumie na celu udostępnienie (na zasadzie odpłatności) tras lotniczych, portów lotniczych, systemów nawigacji i kontroli ruchu lotniczego wszystkim potencjalnym użytkownikom, także i indywidualnym właścicielom samolotów i śmigłowców, wszystko to z myślą o bezpiecznym i racjonalnym rozwoju kanadyjskiego transportu lotniczego, we wszystkich aspektach jego działania.

JANUSZ PERLIŃSKI

NA ZDJĘCIACH:

1. Trójsilnikowy samolot odrzutowy Lockheed 1011 Tristar towarzystwa Air Canada.
2. Port lotniczy w Gander na Nowej Funlandii.
3. Samobieżny transporter pasażerów, o hydraulicznie przemieszczanej w pionie kabinie, po hermetycznym „przycumowaniu" do hali dworcowej portu lotniczego Mirabel w Montrealu.
4. Wnętrze jednej z hal pasażerskich w porcie Mirabel.
5. Samolot De Havilland Canada Dash-7 używany w lotnictwie cywilnym Kanady.





LEKKI SAMOLOT GENERAL AVIA F 600 CANGURO

Stelio Frati, znany konstruktor włoski lekkich samolotów, utworzył w roku 1970 firmę General Avia, która opracowuje prototypy samolotów. Ostatnio opracowany F 600 Canguro dokonał pierwszego lotu w grudniu 1978 r. Samolot charakteryzuje się prostą konstrukcją oraz łatwą eksploatacją i przeznaczony jest w pierwszym rzędzie dla krajów rozwijających się.

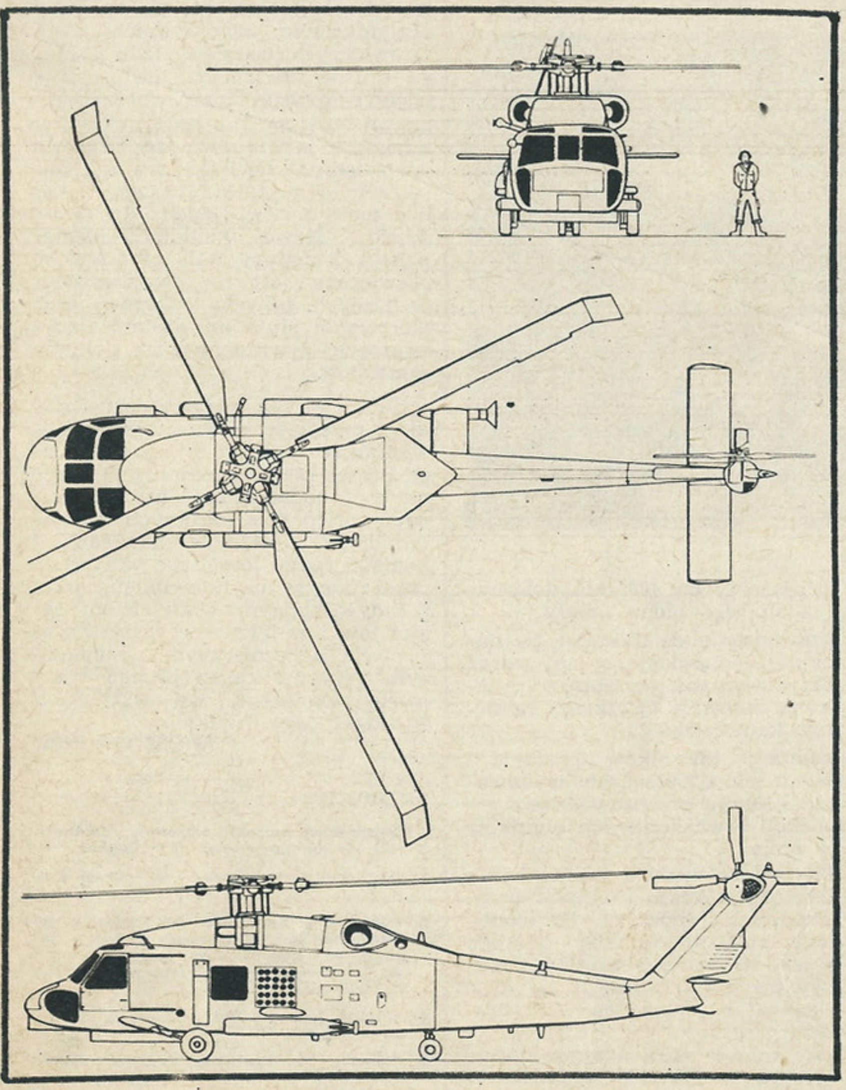
Samolot ma służyć do transportu pasażerskiego, sanitarnego oraz towarowego. Prototyp został wyposażny w dwa tłokowe silniki Lycoming T10-540J o mocy 254 kW każdy. Przewidywana jest wersja napędzana dwoma turbinowymi silnikami śmigłowymi Allison 250B-17 o mocy 294 kW każdy. Samolot jest całkowicie metalowym górnopłatem, wyposażonym w skrzydła o obrysie prostokątnym. Profil GAW-1 ma stosunkowo dużą grubość względną — 17%. Część środkowa płata do gondol silnikowych jest trójdźwigarowa, zewnętrzna — dwudźwigarowa z pracującym pokryciem. Lotki i dwuszczelinowe klapy mają konstrukcję metalową.

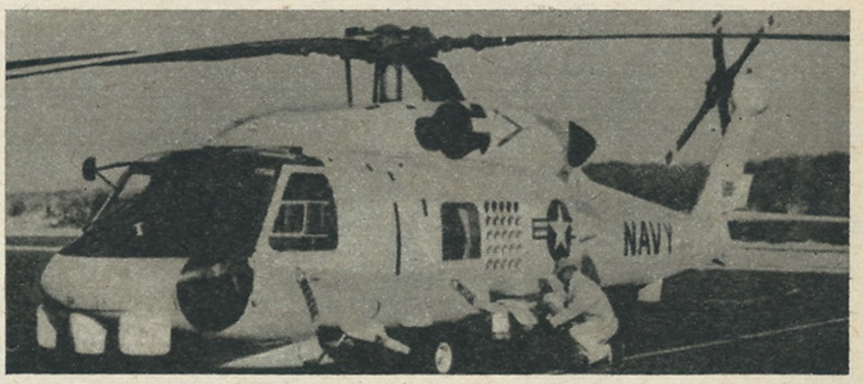
Kadłub jest półskorupowy. Kabina załogi mieści 10 osób lub 4 chorych na noszach i dwóch sanitariuszy albo 900 kg ładunku. Załoga — 1 lub 2 pilotów. Drzwi załadunkowe o szerokości 1,44 m w tylnej, lewej stronie kadłuba. Usterzenie klasyczne z klapkami wyważającymi na sterach. Podwozie trójpodporowe stałe z przednim kołem z amortyzatorami olejowo-powietrznymi. Podwozie główne umieszczone na wysięgnikach przykadłubowych. Podwozie główne ma koła zdwojone. Śmigła o stałej prędkości obrotowej, w prototypie — dwułopatowe. Zapas paliwa w czterech zbiornikach skrzydłowych wynosi 900 dm³.

(T. K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 14,50 m, długość — 12,15 m, wysokość — 4,60 m, pow. płata — 23,10 m². **Masy:** masa własna — 1 760 kg, max. masa startowa — 3 200 kg. **Osiągi:** (w nawiasach z turbinowymi silnikami śmigłowymi): max. prędkość na wys. 4 575 m — 340 (360) km/h, prędkość przelotowa na wys. 3 657 m — 270 (310) km/h, prędkość wznoszenia npm — 6,7 (6,8) m/s, pułap praktyczny — 7 100 (7 300) m, zasięg z ładunkiem 950 kg — 500 (500) km, z ładunkiem 500 kg — 1 600 (1 700) km.

konstrukcje zagraniczne





ŚMIGŁOWIEC DO POSZUKIWANIA OKRĘTÓW PODWODNYCH SIKORSKY S-70L/SH-60B SEAHAWK

Sikorsky S-70L (oznaczenie wojskowe SH-60B) Seahawk jest wersją opisanego ostatnio śmigłowca UH-60A Black Hawk. Opracowanie tego śmigłowca podjęto w 1977 r. na zamówienie marynarki wojennej USA na śmigłowiec LAMPS (Light Airborne Multi-Purpose System). Równocześnie przystąpiono do modernizacji turbinowego silnika śmigłowcowego (zwiększenie mocy i odporności na korozję oraz opracowania pokładowego wyposażenia elektronicznego). Zawarto umowę na prace rozwojowe, budowę pięciu prototypów i ich próby. Wcześniej przerobiono jeden z prototypów śmigłowca UH-60A i przeprowadzono jego próby na pokładzie kilku okrętów.

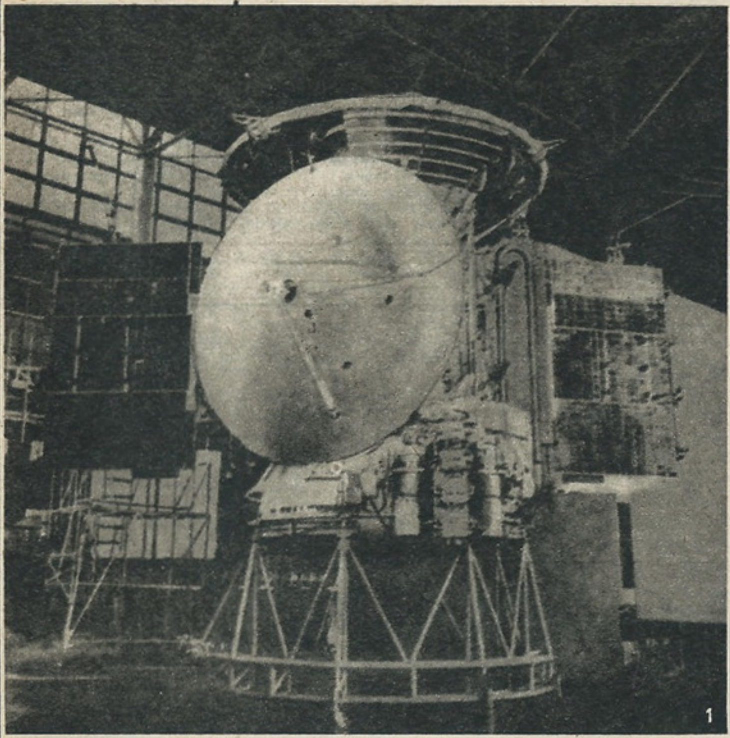
Pierwszy z zamówionych prototypów ma być ukończony na przełomie 1979 i 1980 r. Przewidywana produkcja śmigłowców SH-60B ma wynosić 200 sztuk. W 1978 r. rozwój tego śmigłowca stał pod znakiem zapytania ze względów oszczędnościowych, ale nie został zaniechany. Do zadań śmigłowca SH-60B Seahawk mają należeć: patrolowanie morza i poszukiwanie okrętów podwodnych, a ponadto ratownictwo na morzu, transport sanitarny i zaopatrzeniowy.

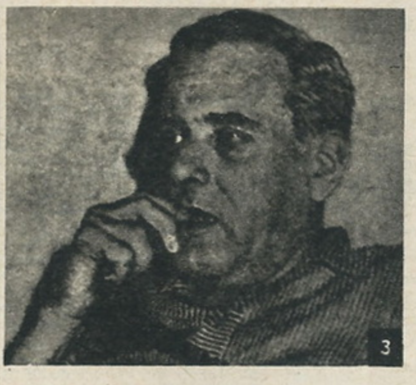
Seahawk jest podobny do śmigłowca UH-60A. Główne różnice to: zastosowanie hamulca wirnika, automatyczne składanie łopat do hangarowania na okręcie, odchylane pneumatycznie zakończenie kadłuba skracające długość śmigłowca przy hangarowaniu, przy czym równocześnie następuje złożenie do góry statecznika pionowego. Wprowadzono również nowe uproszczone podwozie ze względu na mniejsze przeciążenia dopuszczalne przy lądowaniu. Belka ogonowa została uszczelniona i zastosowano pływaki do awaryjnego lądowania na wodzie.

Śmigłowiec jest wyposażony w odsuwane drzwi do klimatyzowanej kabiny. Zespołem napędowym są dwa silniki General Electric T-700-GE-401 o mocy 1 260 kW każdy. Zapas paliwa wynosi 2 240 dm³. Wyposażenie elektroniczne składa się m.in. ze stacji radiolokacyjnej AN/APS-124, systemu rozpoznania akustycznego AN/UYS-1, detektora magnetycznego (holowanego) AN/ASQ-81, stacji dopplerowskiej AN/APN-217. Śmigłowiec wyposażony jest w wyrzutnik pneumatyczny 25 akustycznych boi i uzbrojony m.in. w dwie torpedy.

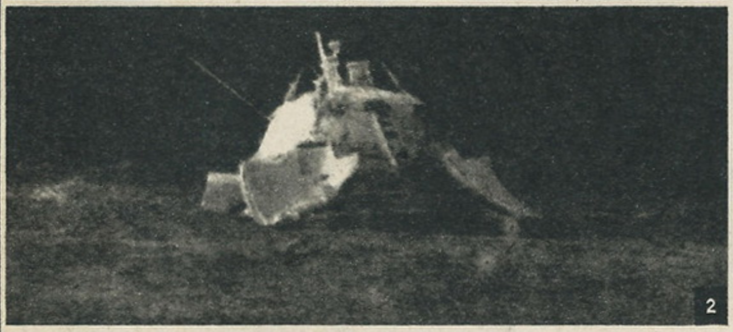
(T. K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: średnica głównego wirnika — 16,36 m, średnica wirnika ogonowego — 3,75 m, długość z obracającymi się wirnikami — 19,76 m, wysokość — 5,18 m. **Masy:** masa własna — 6 191 kg, max. masa startowa — 9 926 kg. **Osiągi:** max. prędkość wznoszenia przy ziemi i temperaturze 32°C — 5,5 m/s.





1. Mars podczas montażu na kosmodromie.
2. Naziemny marsodrom doświadczalny. Tu badano Marsy. Przedtem przechodziły one próby w tunelu aerodynamicznym, w strumieniach gazów wylotowych silników rakietowych, na wyrzutniach oraz były zrzucane z samolotów i śmigłowców.
3. Dr hab. inż. Georgij Babakin



JAK POWSTAWAŁY ŁUNY, MARSY I WENUSY

Inżynier-badacz Jurij Markow brał od 1965 r. udział w próbach naziemnych automatycznych laboratoriów międzyplanetarnych Łuna, Mars, Wenus, Łunochod. Jego dziennik zawiera wiele interesujących faktów związanych m.in. z Łuną-16. Pisze on, że bywają automaty kosmonautyczne, które szczególnie opornie regulują się w laboratorium (taką była sonda Wenus-5 oraz Łuna-16. Za to po wyregulowaniu nie zawodzą). Świder do pobierania próbek gruntu księżycowego zaprojektował zespół Wadima Jonowa z laboratorium eksperymentalnego. 24 września 1970 r. Łuna-16 wylądowała w stepie kazachstańskim, przywożąc nieco ponad 100 g gruntu księżycowego. Ciemnoszary, różnoziarnisty proszek. Przez tydzień próbka znajdowała się w gablocie w wydziale montażowym, aby każdy z biorących udział w opracowaniu Łuny-16 mógł ją obejrzeć. Tylko 100 g, a przecież później na temat jej zawartości ukazały się grube tomy wyników badań uczonych.

Gdy w ZSRR rozpoczęto przygotowania do miękkiego lądowania na Księżycu, Siergiej Korolow zalecił współpracownikom zapoznanie się ze wszystkim co nauka światowa wie na temat Księżyca. Prace nad Łunochodem zaczęły się od małego modelu sterowanego odległościowo przewodami. Zajmował się tym starszy inżynier laboratorium kompleksowego Oleg Siniew, który otrzymał zadanie rozwiązania układu sterowania Łunochodem. Model pomógł konstruktorowi opracować sterowanie ze zwłoką — z uwzględnieniem opóźnienia związanego z czasem przebiegu sygnału radiowego z Ziemi na Księżyc, wykonaniem polecenia i jego potwierdzeniem przekazanym radiowo do operatora. A przecież cały czas Łunochod jest w ruchu. Prototyp podwozia kołowego Łunochoda przeszedł różne próby: przeciążenie, drgania, zimno, gorąco, próżnię i promieniowanie, a nawet latał w odrzutowcu Tu-104 w warunkach naśladujących księżycową siłę ciążenia. Chodziło o sprawdzenie działania napędów. Próby Łunochoda odbywały się również w terenie zbliżonym do księżycowego. Okazało się, że potrafi on wspinać się na bardzo strome zbocza, a przed upadkiem w przepaść chronił go automat bezpieczeństwa ruchu. 17 listopada 1970 r., o świcie, Łuna-17 dostarczyła Łunochod-1 na Księżyc. O 9.28 (czasu moskiewskiego) Łunochod-1 zjechał na powierzchnię Srebrnego Globu i oddalił się od Łuny-17. Sukces konstruktorów, a przede wszystkim tych, którzy wybrali układ wielokołowy, a nie gąsienicowy lub kroczący.

Głównym konstruktorem radzieckich automatycznych laboratoriów międzyplanetarnych: Łuna, Wenus i Mars był dr. hab. inż. Georgij Babakin (13.X.1914—3.VIII.1971 r.). Bohater Pracy Socjalistycznej (1970 r.). Członek-korespondent Akademii Nauk ZSRR. Laureat Nagrody Leninowskiej (1966 r.). Specjalista w dziedzinie łączności. Od 1949 r. zajmował się techniką lotniczą i kosmonautyczną. Kierownik biura konstruktorskiego.

Podczas naziemnych prób Marsa-2 w 1971 r. kierownikiem stacji kontrolno-badawczej był Stanisław Karpuchin, głównym operatorem tej stacji inż. Walentin Popow, a inżynierem-badaczem Jurij Markow. Próby zrzutowe Marsów w bazie samolotowo-śmigłowcowej prowadził zespół Wadima Pomorowa. Zastępca kierownika oddziału badań Dmitrij Połukarow nadzorował przebieg zrzutów Marsów z samolotu, zaś zastępca stacji kontrolno-badawczej Jewgienij Maslajew czuwał nad działaniem układów elektrycznych Marsa podczas zrzutów z wysokiego dźwigu na płytę betonową, połączonych z opuszczeniem osłony amortyzującej i otworzeniem się lądownika.

KRONIKA

● 25.IX.1979 r. Na orbitę wokółziemską wprowadzony został satelita badawczy Kosmos-1129. Służy on do badań biologicznych i jest wyposażony w aparaturę radziecką, czechosłowacką, amerykańską i francuską. W badaniach biorą udział uczeni z Bułgarii, NRD, Rumunii, Polski i Węgier.

● 26.IX.1979 r. Przy użyciu jednej rakiety nośnej wyniesiono na orbitę 8 satelitów badawczych (Kosmos-1130 do 1137).

● 26.IX.1979 r. o godz. 6.20 czasu moskiewskiego wystartowała z europejskiej części Związku Radzieckiego geofizyczna rakieta Wertikal-8, wyposażona w aparaturę opracowaną w Czechosłowacji, Polsce (zespół kamer do rentgenowskich zdjęć Słońca, udoskonalony teleskop rentgenowski, zestaw fotometrów do pomiaru promieniowania rentgenowskiego) i ZSRR. Zasobnik z aparaturą miękko wylądował na Ziemi po 15 min. lotu. Rakieta uzyskała wysokość 505 km i posłużyła do kompleksowego badania krótkofalowego promieniowania Słońca. W chwili startu Wertikala-8 na stanowisku obserwacyjnym znajdowali się specjaliści z CSRS, PRL i ZSRR.

● Wg danych opublikowanych przez ONZ (CECD i UNESCO) na niewojskowe badania kosmiczne przeznacza się obecnie 8% światowego budżetu nauki i techniki. Wydatki te znajdują się na 4 miejscu w tym budżecie, który liczy ok. 150 bilionów dolarów rocznie przy udziale 3 mln uczonych i inżynierów.

● Francja i RFN podjęły w październiku br. decyzję o wspólnej budowie systemu satelitarnego łączności telefonicznej i telewizyjnej. Francuska rakieta nośna, Ariane, ma do 1983 r. wprowadzić na orbitę 2 satelity.

● W pierwszej połowie 1978 r. czterech mieszkańców Kamienia Krajeńskiego zbudowało z kilkunastu beczek rakietę 2-stopniową. Człon 1 zawierał kabinę załogi, człon 2 był silnikowym. Użyto karbidu. Rakieta wystartowała, wzniosła się do wysokości drzew i na nich zawisła. Na szczęście odbyło się bez wypadku.

● Z laboratoriów NASA zginęła duża liczba próbek gruntu księżycowego, przywiezionego przez wyprawy Apollo. Poszukiwania nie dały wyników.

● Z okazji 51 mistrzostw modeli latających USA w 1978 r. telegram gratulacyjny do AMA (Akademia Modelarstwa Lotniczego) nadesłał prezydent J. Carter, a listy z pozdrowieniami kosmonauci Neil Armstrong i Frank Borman.

● Opracowana w Instytucie Fizyki Jądrowej Akademii Nauk ZSRR w Leningradzie laserowa kamera fotograficzna Skalar umożliwiła otrzymywanie ostrych obrazów wielu cząstek materii o prędkości światła. Niedawno Skalar pomógł doświadczalnie rozstrzygnąć spór uczonych o tym, jak będą wyglądały oglądane przez obserwatorów postronnych obiekty (np. kosmonautyczne) mknące z prędkością okołoświetlną. Okazało się, że wbrew przewidywaniom obiekty o tak wielkiej prędkości nie zmieniają kształtów, nie ulegają skróceniu, a są jedynie jakby przekręcone o pewien kąt.

● Nowy polski żaglowiec szkolny Dar Młodzieży (następca Daru Pomorza) będzie wyposażony m. in. w urządzenia do nawigacji satelitarnej.

● Naziemny trening w manewrach połączeniowych Sojuz — Salut na orbicie, to 600—800 zajęć dla każdej szkolonej załogi. Rekordzistą w tej trudnej specjalności jest dotąd Władimir Kowalonok, który nieomal dzień i noc spędzał w symulatorze. Do niego też należy opracowanie tzw. wariantu zastępczego przecumowania statku Sojuz z jednego węzła połączeniowego stacji Salut-6 do drugiego. W tym przypadku Sojuz odsuwa się od stacji, a potem ją oblatuje w ściśle wyznaczonej niewielkiej odległości. Na wykonanie tego manewru Kowalonok zużywał zaledwie 15—20 kg paliwa.

● W ZSRR od 1975 r. prowadzone są ogólnopaństwowe badania zjawiska pioruna kulistego z udziałem wielu tysięcy naocznych świadków. Dotyczą one nie tylko fizyki samego pioruna, ale także związanych z nim zjawisk akustycznych, wpływu na działanie urządzeń radioelektronicznych itd. Podobne badania prowadzone w USA wskazują, że wyładowania atmosferyczne między chmurami mają najczęściej przebiegi poziome, a ośrodek ładunku ujemnego elektryczności atmosferycznej pod chmurą ma zwykle kształt dysku o średnicy ok. 10 km i grubości ok. 2 km. Ładunek dodatni jest najczęściej rozwinięty na górnej części chmury. Być może badania te doprowadzą do wykrycia tajemnicy latających spodków?

● Radzieckie czasopismo Kosmiczeskaja biołogia i awiakosmiczeskaja miedicyna przynosi bliższe dane na temat nowego kosmicznego eksperymentu biologicznego „Inkubator". Otóż przepiór japoński, to niewielki ptaszek wyróżniający się szybką zmianą pokoleń. Dorosły przepiór (90-dniowy) ma masę 100 g, a przepiórka — 150 g. W okresie roku samica składa do 300 jajek o łącznej masie do 3 kg (2,5 raza więcej niż kura — również w odniesieniu do masy własnej). Dla porównania „opłacalności" hodowli różnych zwierząt w statkach kosmicznych i stacjach orbitalnych wprowadzono tzw. współczynnik transformacji. Wskazuje on, w jakim procencie straty energetyczne (karma) są wykorzystywane następnie przez człowieka w postaci pożywienia. Otóż w przypadku kosmicznej hodowli królików do człowieka powraca tylko 6% wartości energetycznej karmy, kurcząt-brojlerów — ponad 20%. Najwyższy wskaźnik transformacji ma przepiór japoński: z 1 m^2 klatki można w okresie 1 roku otrzymać 150 tysięcy jaj lub 1 500 kg mięsa. Jajka oraz mięso przepiórcze jest bardzo smaczne i nie ustępuje kurzemu. Dobre perspektywy dla kosmonautów biorących udział w długotrwałych wyprawach.

GODŁO i BARWA w LOTNICTWIE POLSKIM

MALOWANIE SAMOLOTÓW LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO w latach 1945–1978

113

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

Zamykamy temat „Malowanie Samolotów Ludowego Lotnictwa Polskiego w latach 1943—1978". Stanowi on uzupełnienie wiadomości podanych w całości cyklu, dotyczącym głównie oznakowania samolotów. Uzupełnienie to przedstawiono na barwnej planszy. Zawiera ono przykłady, kiedy to znaki rozpoznawcze umieszczano na samolotach w miejscach nieregulaminowych oraz w nieregulaminowej ilości, większej bądź mniejszej od sześciu. Zamieszczono także rysunek samolotu PZL-104 WILGA-35, na którym obok znaków rozpoznawczych na sterze kierunku umieszczano biało-czerwoną flagę narodową. Lotnictwo wojskowe użytkowało kilka WILG z takim oznakowaniem.

Uzupełniając informacje o kolorach, jakimi malowano numery taktyczne na samolotach Ił-28, podajemy, iż numery te były także koloru granatowego. Granatowe były także numery taktyczne na samolocie Ił-28 w odcinku 105. Za pomyłkę serdecznie przepraszamy.

PLANSZA

1. Samolot Ił-2M3 z sierpnia 1945 r., kiedy to wprowadzone zostały polskie znaki rozpoznawcze. Na tym egzemplarzu nie zamalowano szachownic z okresu 1943—1945.
2. Samolot Fieseler-156 BOCIAN. Samolot miał znaki rozpoznawcze malowane na górnej powierzchni skrzydeł, nie miał ich natomiast na powierzchni bocznej kadłuba i dolnej skrzydeł.
3. UT-2M z OSL w Dęblinie, z września 1945 roku. Samolot ten był pomalowany najprawdopodobniej na kolor jasnoszary.
4. Bell P-39Q, samolot dyspozycyjny gen. Fiodora Połynina, dowódcy Lotnictwa Polskiego.
5. Samolot An-2 w malowaniu maskującym z barwnym oznaczeniem przynależności do jednostki organizacyjnej.
6. PZL 104 WILGA-35 w malowaniu ochronnym i z biało-czerwoną flagą, malowaną na sterze kierunku.



nasze trasy

DUŻA RZECZ

Jednym z tematów, które co jakiś czas wracają na łamy naszego pisma, jest sprawa stałego niszczenia samolotów — pomników, ustawionych na placach lub skwerkach różnych miast w naszym kraju. Uściślając problem — chodzi tu przede wszystkim o brak jakiejkolwiek troski o te obiekty ze strony terenowych władz administracyjnych.

Tak na dobrą sprawę, to ludźmi, których nie tylko o to boli serce, ale którzy coś w tej sprawie chcą działać, są przede wszystkim młodzi czytelnicy Skrzydlatej Polski. Chwała im za to. Nie od rzeczy będzie też przypomnieć, że Skrzydlata też, tak od siebie, pisała niejednokrotnie o żenującym widoku nieszczęsnych, zdewastowanych przez wiatry, deszcze i... ludzi pięknych niegdyś samolotów tłokowych i odrzutowych, których przeznaczeniem było upiększanie osiedli mieszkaniowych i lotnicza inspiracja młodej generacji. Czy myślicie, że coś się w tej materii zmieniło na lepsze po wydrukowaniu krytycznych artykułów na łamach Skrzydlatej? Absolutnie nic. Smutne to ale prawdziwe. Oto jeden z przykładów na to. Pisze do nas Robert Maciek z Łodzi:

„Pięć lat temu na łódzkim osiedlu Teofilów ustawiony został na cokole samolot TS-8 Bies. Wyglądał wówczas pięknie — było na co popatrzyć. Dziś — poodpryskiwał lakier z osłony piasty śmigła, wybito prawę szybę w kabinie, którą potem zastąpiono kawałem blachy, uszkodzono płótno na stateczniku pionowym, nie zabezpieczono kabiny, która cały czas jest otwarta.

Na szczęście — samolot nie jest jeszcze tak bardzo zniszczony jak inne, więc może za Waszym pośrednictwem miejscowa administracja wyremontuje Biesa, dokonując niezbędnych napraw?

Na miejscu samolotu ma stanąć pomnik Marii Konopnickiej, której imię nosi osiedle Teofilów C w Łodzi. Samolot ma powędrować na drugą stronę ulicy, gdzie obecnie buduje się kompleks rekreacyjno-sportowy.

Ale — ratować Biesa trzeba już dziś, prawda?"

Tak, prawda. Zwracamy się zatem do terenowych władz łódzkiego osiedla Teofilów, aby nie pożałowały grosza i energii na naprawę i odnowienie Biesa. Trudności, zaręczamy, nie będzie: wystarczy rozkleić na osiedlu odpowiedni apel skierowany do młodzieży, żeby pod wodzą miejscowych ZSMP-owców i harcerzy własnymi siłami doprowadziła śliczny kiedyś samolot do dobrego stanu. Ot, wyznaczyć jakiś konkretny termin robót, dostarczyć lakier, płótno, pleksi, a z wykonawcami nie będzie kłopotu. Przecież są tam z pewnością modelarze lotniczy. Inaczej, to znaczy jeśli Bies dalej będzie straszył ludzi swą ruiną, sprawa stanie się bardzo kompromitująca. Ale chyba do tego nie dojdzie. Rzecz w tym, aby po prostu sprawę ruszyć z miejsca. Bo — nasza młodzież jest niezawodna. Należy jej tylko więcej zaufać.

Chcielibyśmy teraz podzielić się z Wami taką oto ciekawostką: niedawno przyszedł do redakcji krzepko wyglądający młody człowiek w dżinsach, z walizką, i w języku niemieckim przedstawił się, iż nazywa się Klaus Meissner, zaś mieszka w miejscowości Neugersdorf w NRD. Chciał nam coś pokazać. Otworzył walizkę, wyjął z niej pudło, a w pudle, pieczołowicie ochroniony, ujrzeliśmy pięknie wykonany model prototypu polskiego samolotu wojskowego PZL P-42.

— Chciałem wam go pokazać, będąc w Warszawie — powiedział z wyraźną dumą. — To mój najlepszy model. Proszę, jaka mechanizacja płata i stateczników, ile trudu włożyłem w wykonanie kabiny i innych fragmentów. Czy wam się podoba?

Popatrzyliśmy po sobie wzruszeni. Gość spoglądał na nas z nadzieją i niepewnością. Mocno uścisnęliśmy dłoń modelarza z NRD. Model rzeczywiście jest piękny, starannie wykonany. Ale — czy tylko o to chodzi?

Zaprosiliśmy go jeszcze do redakcji. Odjechał usatysfakcjonowany. Jak myślicie: duża rzecz, prawda?

(z)

korespondencje

AEROKLUB WROCŁAWSKI

W wolną sobotę września br. w Sobótce koło Wrocławia, na stadionie sportowym, odbyła się interesująca impreza lotnicza. Inicjatorem jej był Aeroklub Wrocławski wraz z Centralnym Ośrodkiem Szkolenia Specjalistów Technicznych Wojsk Lotniczych , LOTEM i Polskim Radiem we Wrocławiu. Otwarcie imprezy nastąpiło już o godz. 10.00.

Jako pierwsi do zademonstrowania swoich umiejętności i osiągnięć przystąpili członkowie sekcji modelarstwa lotniczego przy Aeroklubie Wrocławskim. Dali oni pokaz pilotażu modeli samolotów na uwięzi oraz zdalnie sterowanych falami radiowymi. Przez ponad półtorej godziny można było podziwiać akrobacje tych latających miniatur. Po pokazach akrobacyjnych modeli, nad stadionem pojawił się motoszybowiec „Ogar", pilotowany przez kapitana Józefa Kopcia. Warto tutaj dodać, że jest on pilotem samolotów naddźwiękowych, a latanie na sprzęcie sportowym traktuje jako hobby.

Również lotniarze mieli przewidziane w programie loty na miękkopłatach, ale niekorzystny kierunek wiatru nie pozwolił na ich wykonanie. Ograniczyli się oni jedynie do zademonstrowania budowy i przygotowania aparatów do lotu.

Następnie mistrzowskim wykonaniem skoków spadochronowych popisali się: Anna Kwaśń-Pieścik, Alicja Kolankiewicz oraz Zenon Puszcz. Wykonali oni skoki z pułapu 1000 metrów i mimo dość silnego wiatru lądowali celnie w wyznaczonym miejscu.

W czasie trwania imprezy czynna była wystawa modeli zatytułowana — „Lotnictwo Ludowe". Przygotowana została przez podchorążych: Kandorfa, Kocwę, Kawałczuka i Kuranta pod okiem mjra Górkiego z COSSTWL. Udzielali oni również zainteresowanym osobom informacji z dziedziny lotniczej. Ostatnim punktem programu był konkurs wiedzy lotniczo-astronautycznej. Pierwszą nagrodą był przelot samolotem pasażerskim na dowolnie wybranej trasie krajowej, ufundowany przez Polskie Linie Lotnicze LOT we Wrocławiu.

Imprezę zakończyło uroczyste wręczenie nagród przez redaktora naczelnego Polskiego Radia we Wrocławiu — Stanisława Gorzkowicza i kierownika oddziału LOTU — Władysława Wójcika.

Bogusław Ranoszek

poczta lotnicza

DZIĘKUJEMY

A. Ostrowski — Toronto (Kanada). Istotnie, w podpisie do zdjęcia okładkowego w n-rze 32 zakradł się błąd. Złośliwy chochlik „przerobił" Iła-18 na Tu-134. Przepraszamy za wybryk tego zwierzaczka i pozdrawiamy.

PRACA

Jerzy Kamiński — Ujście. W sprawie ewent. pracy w specjalności radiomechanika mógłby Pan zwrócić się o informacje do dyrekcji PLL LOT, Warszawa, ul. 17 Stycznia 39.

BIULETYN AEROKLUBU PRL

554

Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zatwierdził następujące wyczyny jako rekordy krajowe:

REKORD KOBIECY

Klasa D-1 (szybowce jednomiejscowe)

Prędkość przelotu po trasie docelowo-powrotnej 300 km
Pelagia Majewska (Aeroklub Warszawski) na szybowcu typu Jantar-1 SP-2774, po trasie Leszno — Barlinek — Leszno, dnia 6 maja 1979 r. — 88,18 km/h

REKORD OGÓLNY

Klasa D-2 (szybowce wielomiejscowe)

Prędkość przelotu po trasie docelowo-powrotnej 300 km
Stanisław Witek (Aeroklub Wrocławski) z pasażerem Janem Kochańczykiem na szybowcu typu Halny SP-2645, na trasie Leszno — Dzietrzniki — Leszno, dnia 2 czerwca 1979 r. — 108,61 km/h

DIAMENTY ZA PRZELOT 500 km

Nr	Nazwisko	Odległość	Data
14(490)	Paweł Frąckowiak	— 507 km	(29.5.1979)
15(491)	Adam Sosnowski	— 504 km	(20.6.1979)
16(492)	Henryk Sosnowski	— 504 km	(20.6.1979)
17(493)	Andrzej Żukowski	— 504 km	(20.6.1979)
18(494)	Paweł Wojda	— 504 km	(20.6.1979)
19(495)	Mariusz Poźniak	— 501 km	(21.6.1979)
20(496)	Jacek Dankowski	— 501 km	(21.6.1979)
21(497)	Andrzej Augustynek	— 518 km	(21.6.1979)
22(498)	Jarosław Poźniak	— 507 km	(3.7.1979)
23(499)	Andrzej Jędrzejczak	— 507 km	(3.7.1979)
24(500)	Mariusz Winny	— 507 km	(3.7.1979)
25(501)	Romuald Ożlański	— 504 km	(20.7.1979)

DIAMENTY ZA PRZEWYŻSZENIE 5000 m

Nr	Nazwisko	Przewyższenie	Data
19(748)	Waldemar Gryglicki	— 5200 m	(24.5.1979)
20(749)	Andrzej Borowik	— 5700 m	(24.5.1979)
21(750)	Wieńczysław Wieczorkiewicz	— 5030 m	(1.8.1979)

ZŁOTE ODZNAKI SZYBOWCOWE

Nr	Nazwisko	Przewyższenie	Odległość	Data
18(1149)	Arkady Zapolski	— 4670 m,	334 km	(31.5.1978)
19(1150)	Andrzej Borowik	— 5700 m,	311 km	(24.5.1979)
20(1151)	Marek Chmiel	— 3250 m,	305 km	(27.5.1979)
21(1152)	Cezary Janc	— 3350 m,	335 km	(1.6.1979)
22(1153)	Wieńczysław Wieczorkiewicz	— 5030 m,	360 km	(1.8.1979)

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL
płk pil. mgr STANISŁAW WDOWCZYK

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona
Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" – tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny – Jerzy R. Konieczny, z-ca red. nacz. – Tadeusz Malinowski, sekretarz redakcji – Jerzy Zarębski, kierownicy działów – Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski; redaktor graficzny – Jolanta Kalita, redaktor techniczny – Irena Bąkowicz, sekretariat redakcji – Wanda Szawarska. Stali współpracownicy – Tadeusz Chwałczyk, Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wiończek, Janusz Wojciechowski.
REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1; telefony: 27 33 78 – redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 – kierownicy działów.
WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon – centrala 49 27 51 do 9.

PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa–Książka–Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach:
- do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny,
- do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
- do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
- do 10 września na IV kwartał roku bieżącego.

Cena prenumeraty: kwartalnie 65 zł
półrocznie 130 zł
rocznie 260 zł.

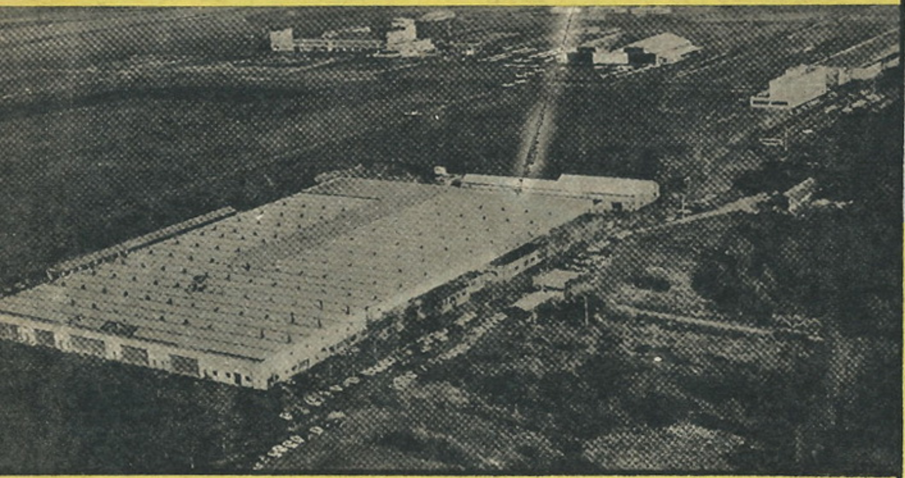
Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa–Książka–Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW – w urzędach pocztowych.
Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.
Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa–Książka–Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.
Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 19.X.1979 r. Zam. 942. C-115.

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

GNIAZDO KOLIBRA

Tak wyglądają z lotu ptaka zakłady lotnicze SOCATA w Tarbes w południowo-zachodniej Francji, skąd pochodzi licencyjny samolot PZL-110 Koliber (Rallye).



SZTUCZNE OCZY NA LOTNISKACH?

Od 1957 r. uczeni radzieccy (a także z kilku innych państw m.in. USA, W. Brytanii, Japonii) pracowali nad elektronicznym wzrokiem maszyn, np. nad komputerem widzącym (optoelektronicznym). W Moskwie, Leningradzie i Kijowie konstruowano urządzenia czytające teksty, rozpoznające cyfry i figury geometryczne oraz rozróżniające przeszkody podczas ruchu. W Puszczynie nad Oką i Rydze uczono komputer patrzeć przez mikroskop. Specjaliści z Instytutu Biofizyki Akademii Nauk w ZSRR, współpracujący z konstruktorami NRD pod kierunkiem akademika G. Franka i członka – korespondenta AN ZSRR G. Iwanickiego, stworzyli pod wieloma względami unikalny w świecie przyrząd – Morfokwant. Jest to mikroskop skanerowy sprzężony z komputerem zdolny do rozdzielania obiektów na 120 grup wg ich gęstości optycznej i widma, długości cząstek, zawiłości kształtu itp. Informacja wyjściowa – w postaci cyfrowej lub wykresu.



Urządzenia RASTR, KADR i inne, które powstały w Instytucie Elektroniki i Techniki Obliczeniowej AN Łotewskiej SRR pod kierunkiem akademika E. Jakubajtisa, służą przede wszystkim do szybkiej analizy obiektów: w okresie 15 min mogą one obejrzeć pod mikroskopem ok. 4 000 obiektów. Jest to niezbędne np. do kontroli produkcji układów scalonych. Okiem urządzenia jest minikamera telewizji przemysłowej mieszcząca się na dłoni, a do wielu zadań wystarczy mikrokomputer np. wielkości maszyny do pisania z ekranem.

Za opracowanie elektronicznego wzroku uczeni i konstruktorzy radzieccy otrzymali niedawno Nagrodę Państwową za 1978 r.

Na zdjęciach: specjalna miniaturowa kamera TV z matrycą fotodiod (zamiast zwykłej lampy nadawczej) oraz wideoterminal WT-4001 zbudowany w Rydze w Łotewskiej SRR; może być też mniejszy – jak mikrokomputer widoczny na stole (z prawej strony).

Urządzenia tego rodzaju mają być stosowane w świecie m.in. do kontroli ruchu powietrznego, w kosmonautyce, w przemyśle lotniczym i w biurach kostruktorskich. W radzieckim czasopiśmie Sputnik wymieniono perspektywy wykorzystania komputerów widzących (optoelektronicznych) m.in. w kontroli lotniskowego ruchu lotniczego i w przemyśle.

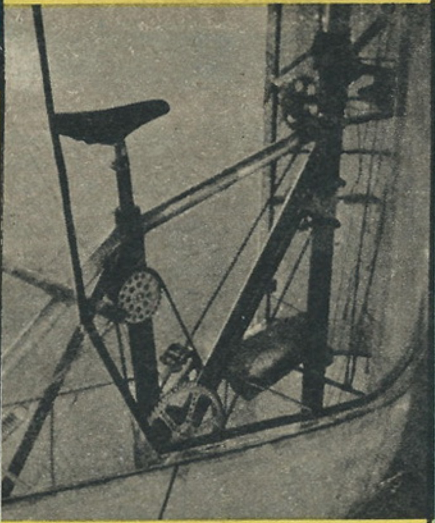


MIĘŚNIOLOTY

Kto się obecnie interesuje mięśniolotami? Wystarczy przejrzeć wykazy uczestników międzynarodowych zjazdów naukowych dotyczących zagadnień lotu mięśniowego organizowanych w USA, Japonii i W. Brytanii. Są tam nazwiska profesorów politechnik i uniwersytetów: Lilley, Irving, Sherwin, Pressnell, Wilkie z W. Brytanii, Covert z USA, Smolkowski i Cochkanoff z Kanady, Wortmann z RFN, Kimura z Japonii, kontradmirał brytyjski Goodhart, a także wielu konstruktorów lotniczych i aerodynamików, często z doktorskimi tytułami naukowymi.

Dodajmy, że zaraz po zdobyciu przez Gossamer Condor-XII nagrody Kremera pojawiła się w sprzedaży w USA dokumentacja techniczna tego mięśniolotu. Liczy ona 60 stron ilustrowanego opisu budowy i rysunki wykonawcze. Kosztuje – 75 dol. Prawdopodobnie to samo będzie z Gossamerem Albatrosem.

Na zdjęciu: przekładnia napędowa mięśniolotu Gossamer Albatros, na którym B. Allen przeleciał 12.VI.1979 r. kanał La Manche. Łańcuchy napędowe z tworzywa sztucznego nowego rodzaju.



PŁASKI SPADOCHRON

Pokazany w SP nr 36/1979 r. lekki, płaski spadochron ratowniczy dla pilotów akrobacyjnych i szybowcowych, to Security-150 (na rysunku). Podobne są spadochrony Pioneer-TP, Bryan-TP i Strong. Spadochron S-150 ma integralne nadmuchiwane pływaki służące w razie potrzeby jako kamizelka ratunkowa.



AMFIBIA

Pasażerskie linie zatokowe w Nowej Zelandii obsługują amfibie dwusilnikowe towarzystwa Mount Cook Airlines. Na zdjęciu start amfibii z jednej z zatok w północno-wschodniej części Nowej Zelandii.

Zdjęcia i rysunki: Junyj Tiechnik, Soaring, Der Flieger, archiwum

■ Wiadomością numer jeden może być depesza z Australii, w której donoszą o nowym rekordzie świata. Rekord, na razie nieoficjalny, należy do Briana Łaginga z Geelong Victoria, którego model zdalnie kierowanego szybowca utrzymał się w powietrzu 28 godzin i 28 sekund. Fantastyczny był to również wyczyn modelarza, który musiał dzień i noc pilotować swój model, wyposażony — dodajmy — w światła pozycyjne. Jeśli uzupełnimy tę wiadomość informacją, że rekordowym modelem była polska Foka-SZD-24, wykonana w podziałce 1:3, to chyba taka informacja zasługuje na wyróżnienie.

■ W jednym z ostatnich numerów czasopisma Letectvi + Kosmonautika opublikowano interesujący artykuł o szybowcach użytkowanych w minionych latach przez lotnictwo wojskowe CSRS. Były to zarówno konstrukcje amerykańskie (WACO CG-4A Haig) jak i własne, np. D-605 Haban o dużym udźwigu.

■ Przed 50 laty powstała w W. Brytanii wytwórnia Martin-Baker, współcześnie znana z wyrobu foteli wyrzucanych dla maszyn bojowych. Fotele wraz z systemem spadochronowym produkowane są od lat 1944—46. Do chwili obecnej na różnych samolotach zabudowano 50 tys, foteli z wytwórni Martin-Baker. Dzięki fotelom wyrzucanym uratowało swe życie 4 466 pilotów. Głównym konstruktorem wytwórni jest aktywny do dziś Sir James Martin, 87-letni założyciel firmy.

■ Dla uczczenia 20-lecia istnienia sekcji spadochronowej w szwajcarskim aeroklubie wykonano podczas pokazów lotniczych zespołowy skok 54 spadochroniarzy. 3 kobiety i 51 mężczyzn opuściło pokład cywilnego, dwusilnikowego samolotu Convair CV-440 Metropolitan w ciągu 60 s. Samolot wynajęty został od jednego z przedsiębiorstw transportowych, a celem pokazowego desantu było uzyskanie funduszy na prowadzenie sportowej działalności sekcji.

■ Jak informuje prasa francuska, 14 grudnia br. między Egiptem i Izraelem nawiązana zostanie regularna komunikacja lotnicza.

■ Nie sprzedane dotąd, a wyprodukowane naddźwiękowe samoloty Concorde, wspólną decyzją ministrów transportu Francji i Wielkiej Brytanii zostały przekazane przedsiębiorstwom Air France (3 sztuki) i British Airways (2 sztuki). Chodziło o zabezpieczenie na najbliższe lata transportu naddźwiękowego. Oba przedsiębiorstwa dysponują 14 samolotami Concorde. Od 21 stycznia 1976 tylko Air France przewiozła 212 tys. pasażerów samolotami Concorde.

■ Decyzją dowództwa szwedzkiego lotnictwa wojskowego wstrzymano tymczasowo loty na 150 samolotach typu Draken i Lansen. Wykryte zostały bowiem pewne usterki w systemach napędowych tych maszyn.

■ W Belfaście (Irlandia północna) w zakładach Short-Brothers, przystąpiono do rozruchu licencyjnej produkcji turystycznych samolotów jednosilnikowych Tomahawk wytwórni amerykańskiej Piper.

■ 31 Międzynarodowy Kongres Astronautyczny odbędzie się w dniach 21—28 września 1980 r. w Tokio. Następne spotkania specjalistów z wszystkich dziedzin kosmonautyki planowane są w Rzymie (1981 r,) i Paryżu (1982 r.).

■ Dyrektor programu Spacelab zapowiedział, że pierwszy lot laboratorium orbitalnego z zachodnioeuropejskim kosmonautą powinien nastąpić w maju 1982 r. Pod warunkiem, dodał, że transportowiec kosmiczny Shuttle wykona najpierw pomyślnie lot w czerwcu 1980 r.

■ W ciągu 6 pierwszych miesięcy roku bieżącego dwa porty lotnicze Paryża: Orly i Charles de Gaulle obsłużyły ponad 12 mln. pasażerów. O 10 proc. więcej niż w identycznym okresie roku ubiegłego.

■ Od 17 grudnia br. rozpoczną się, po 30-letniej przerwie, loty samolotów pasażerskich na trasie San Francisco — Pekin. Przewidywane są trzy połączenia tygodniowo. Przedsiębiorstwo amerykańskie PanAm użytkować będzie samoloty Boeing-747 SP. Komentatorzy prasowi nie wykluczają zakupu tego rodzaju samolotów przez chińskie przedsiębiorstwo transportu powietrznego, dla obsługi tej trasy.

INDEKS 307606